Die Rechtsnatur der Küstengewässer in ihrer historischen Entwicklung

Dissertation

zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität zu Hamburg

vorgelegt von

Karl Voigt

aus Bremen

1937

DRUCK: HEINRICH PÖPPINGHAUS, O. H.-G., BOCHUM-LANGENDREER.

Referent: Prof. Dr. E. Forsthoff.

Tag der mündlichen Prüfung: 15. März 1936.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Begriff und Methodik 1

II. Altertum 2

III. Mittelalter 7

IV. Grotius, Seldon und Bynkershoek . . . 14

V. Die gegenwärtige Rechtsnatur der Küstengewässer 20

A. Allgemeines 20

B. Die räumliche Ausdehnung 24

C. Einzelne Rechte und Pflichten des Uferstaates . . 35

1. Das ausschließliche Fischereirecht 36

2. Die Gerichtshoheit 36

3. Sicherheitsmaßnahmen des Uferstaates . . . 43

4. Durchfahrtsrecht 44

5. Neutralitätsrechte 49

6. Küstenfrachtfahrt 51

D. Verwaltungszone 51

VI. Die Theorie 53

A. Das Institut de Droit International 53

B. Die International Law Association 54

C. Einzelne Schriftsteller 55

1. Gegner der uferstaatlichen Gebietshoheit . . . 55

2. Vertreter der gemischten Theorie 56

3. Vertreter der Lehre von der uferstaatlichen Gebietshoheit 58

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548104_0053

Literaturverzeichnis.

Anzilotti: Lehrbuch des Völkerrechts. Berlin/Leipzig 1929.

Attlmayr, F.: Das internationale Seerecht. Wien 1903.

Baty, Th.: The Three-Mile Limit. In: The American Journal of International Law. Vol. 22.

Bluntschli, I. C.: Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten. Nördlingen 1878.

Böye, Thorvald: Territorial Waters. In: 33. Report der International Law Association.

Bonfils: Lehrbuch des Völkerrechts. (Übersetzt von Grah). Berlin 1904.

Brüel: Über ein baltisches Meerengenabkommen. In: Niemeyers Zeitschrift für internationales Recht. Bd. 41.

— Die Brücke über den kleinen Belt und das Völkerrecht. In Zeitschrift für das Völkerrecht. Bd. 19.

Bynkershoek: De Dominio Maris. Dissertatio: Opera Omnia. Edidit Vicat. Tomus II 1761.

— De Dominio Maris Dissertatio, übersetzt von R. v. Deman Magoffin. New York 1923.

Calker, van: Die völkerrechtlichen Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten. Jena 1918.

Cole: Neutrals and Belligerents in Territorial Waters. In: Grotius Society, Vol. 2. London 1917.

— The High Ways of the Sea. In: Grotius Society, Vol. 4. London 1919.

Colombos, C. S.: Territorial Waters. In: Grotius Society, Vol. 9. London 1924.

Ebermayer: Das Reichs-Strafgesetzbuch. Berlin-Leipzig 1922.

Eysinga, W. v.: Die Niederlande und das Neutralitätsrecht während des Weltkrieges. In: Zeitschrift für Völkerrecht. Bd. 16.

Fenn, P. Th.: Justinian and the Freedom of the Sea. In: American Journal of International Law. Vol. 19.

— Origins of the Theory of territorial waters. In: American Journal of International Law. Vol. 20.

Frank: Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. Tübingen 1924.

Frenzel: Theorien über die rechtliche Natur des Küstenmeeres. Diss. Leipzig 1908.

Gellmann: Das Staatsgebietsrecht. In Grünhuts Zeitschrift. Bd. 41.

— Die völkerrechtliche Okkupation. In Grünhuts Zeitschrift. Bd. 41.

Grotius: Von der Freiheit des Meeres. Übersetzt von Boschan. Leipzig 1919.

— De Iure Belli ac Pacis. Übersetzt von Francis Kelsey. Oxford-London 1925.

Harburger, H.: Der strafrechtliche Begriff Inland. Nördlingen 1882.

Hatschek: Völkerrecht. Leipzig/Erlangen 1923.

Heffter: Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. Hrsg. v. Geffken. Berlin 1881.

Heinrici: In: „Hansa", 64. Jhrg.

Holtzendorff: Der Staat als völkerrechtliche Persönlichkeit und Grundrechte und Grundpflichten der Staaten. In Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. Bd. II. Hamburg 1887.

Isay: Völkerrecht. Breslau 1924.

Knight, W. M.: Seraphin de Freitas: Critic of Mare Liberum. In: Grotius Society. Vol. 11. London 1926.

Kohler: Grundlagen des Völkerrechts. Stuttgart 1918.
Kollhoff: Die Gerichtsbarkeit über fremde Handelsschiffe in deutschen Küstengewässern und Häfen. In Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung 1929 Abt. A.
Kraemer: Recht der Küstenzonen in Bezug auf die Fischerei. In: Zeitschrift für Völkerrecht. Bd. VII.
Lapradelle, G. de: Le droit de l'Etat sur la mer territoriale. In: Revue générale de droit public. Tôme LX.
Scholz: Räumliche Erweiterung der Gebietshoheit durch Rechtskonstruktion. In: Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht. Bd. 5.
Speidel, A.: Zum völkerrechtlichen Begriff: Strominternationalisierung. In: Zeitschrift für Völkerrecht. Bd. 14.
Stier-Somlo: Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht. Leipzig 1917.
— Küstenmeer. In: Handbuch der Rechtswissenschaft. Hrsg. v. Stier-Somlo und Elster. Bd. III. Berlin-Leipzig 1928.
Stoerk, F.: Das Seegebiet. Das offene Meer. In: Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts. Bd. III. Hamburg 1887.
Strupp: Theorie und Praxis des Völkerrechts. Berlin 1925.
Tafel, W.: Das internationale Recht der Nordsee. In: Niemeyers Zeitschrift. Bd. 37.
Vanselow: Zur Rechtsstellung der Küstengewässer. In: Niemeyers Zeitschrift. Bd. 38.
— Völkerrecht. Berlin 1931.
Vogel, W.: Hugo Grotius und der Ursprung des Schlagwortes von der Freiheit der Meere. Berlin 1918.
Wilhelmi, C.: Das Küstenmeer. Diss. Erlangen. Jena 1914.
With, F.: Die Entwicklung der Theorie der Meeresfreiheit. Diss. Würzburg 1930.
Heyk: Deutsche Geschichte, II. Bd. Bielefeld u. Leipzig 1906.
Schorer: Bodins Definition der Souveränität, Hanseatische Rechts- u. Gerichts-Zeitschrift 1930 Abt. A.
Dock: Der Souveränitätsbegriff von Bodin bis zu Friedrich dem Großen. Straßburg 1897.
Landmann: Der Souveränitätsbegriff bei den französischen Theoretikern. Leipzig 1896.
Bohlen: Die Bedeutung der Fischerei für die antike Wirtschaft. Diss. Hamburg, z. Zt. noch nicht gedruckt.

Harms: Völkerrechtliche Sicherungen der internationalen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten. In: Mitteilungen der deutschen Gesellschaft für Völkerrecht. Heft 2.

Annuaire de l'Institut de Droit International. Bd. 13, 24, 25, 26, 27, 32 und 34. (IdDI.).
Reports der Interational Law Association (ILA.). 25., 34. u. 35. Report.
Corpus Iuris Civilis. vol. prim. Rectravit P. Krueger. Berolini MCMXXII.
Fleischmann: Völkerrechtsquellen. Halle 1905.

Begriff und Methodik.

Unter „Küstengewässer" wird im Folgenden ein Meeresstreifen verstanden, der, unmittelbar an die Küste anschließend, in gewisser Breite zu dieser parallel verläuft. Andere gebräuchliche Ausdrücke für diesen geographischen Teil des Meeres sind: Küstenmeer, Hoheitsgewässer, eaux territoriales, mer territoriale, territorial waters, coastel waters, juristictionel waters u. a. Der Ausdruck „Küstengewässer" ist insofern ein neutraler, als sich aus ihm noch nichts über die Rechtsnatur dieses Meeresteiles entnehmen läßt, was jedoch bei Ausdrücken wie „Hoheitsgewässer", oder „Territorialmeer" der Fall ist.

Zu den Küstengewässern können u. U. auch Buchten, Teile von Buchten und auch Meerengen gehören. Häufig gehören diese Gewässer aber wie auch die Flüsse zu den sogenannten „Eigengewässern", „eaux interieures". Es sind dies Gewässer, die schon räumlich in viel engerer Beziehung zum Uferstaat stehen als die Küstengewässer. Sie werden später noch ausführlicher behandelt werden.

Eigengewässer und Küste begrenzen die Küstengewässer auf der einen Seite; die hohe See, das freie Meer bildet die andere Grenze [1]).

Das Problem der Rechtsnatur der Küstengewässer ist in seiner historischen Entwicklung eng verknüpft mit der Frage der Freiheit der Meere. Beide entwickeln sich unter dem Einfluß tatsächlicher oder vermeintlicher politischer und wirtschaftlicher Notwendigkeiten und Gegebenheiten. Wirtschaftspolitische Momente sind auch noch in der Gegenwart nicht ohne Einfluß auf die Fragen und Probleme, die die Küstengewässer betreffen, wie sich noch im einzelnen zeigen wird.

Es ist bei der Betrachtung der historischen Entwicklung aber auch festzustellen, daß die Theorie häufig in krassem Gegensatz zu den durch die staatliche Praxis geschaffenen tatsächlichen Verhältnissen stand, und zwar sowohl was die Rechtsverhältnisse bezüglich der hohen See als auch die der Küstengewässer anbelangt.

Bei der Frage nach der Rechtsnatur der Küstengewässer scheint es mir richtig zu sein, an Hand der historischen Entwicklung zu versuchen, den gegenwärtigen Rechtszustand festzustellen. Diesen Weg schlägt Niemeyer [2]) vor und — untersucht die Lehre

[1]) Kollhoff, S. 3.
[2]) Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeeres, S. 16.

der Autoren des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit, u. a. der des Bartolus Angelus, Baldus, Grotius, wo doch z. B. „De mare liberum“ von Grotius ganz offensichtlich eine politische Kampfschrift ist, deren Forderungen in krassestem Gegensatz zu den damaligen tatsächlichen Verhältnissen standen. Ganz gleich, ob für die Küstengewässer völkerrechtliche oder staatsrechtliche Rechtsnormen gelten, allein durch die Lehre der Schriftsteller werden weder diese noch jene geschaffen.

Altertum.

Die Überlieferungen aus dem Altertum sind so spärlich, daß sich aus ihnen ein öffentliches Seerecht nicht rekonstruieren läßt, ein besonderes „Recht der Küstengewässer“ natürlich noch weniger.

Sehr wichtig scheint mir ein Vertrag, der im Jahre 406 v Chr. (andere nennen das Jahr 508) [1]) zwischen Rom und Carthargo abgeschlossen wurde. Hierin wird bestimmt, daß die Römer nicht über das „schöne Vorgebirge“ hinausfahren dürften außer in Fällen schwerer Seenot. Der Zweck dieser Bestimmung wird gewesen sein, die Römer vom Handel in gewissen Landstrichen fernzuhalten; das versuchte man dadurch zu erreichen, indem man ihnen den Seeweg dorthin verbot, eine Methode, die später die Portugiesen anwandten, um ihr Handelsmonopol mit Indien aufrecht zu erhalten [2]). Bemerkenswert an diesem Vertrage ist, daß in Fällen schwerer Seenot das Verbot durchbrochen werden darf; humanitäre Gedankengänge haben also hier ihren Niederschlag gefunden und zu einer Ausnahmeregelung geführt, wie wir sie ähnlich selbstverständlich auch im modernen öffentlichen Seerecht kennen, etwa daß Schiffe in Fällen der Seenot auch Häfen anlaufen dürfen, die sonst für den allgemeinen Schiffsverkehr gesperrt sind, also insbesondere Kriegshäfen.

Über die damals herrschenden Anschauungen über die Rechtsnatur des Meeres läßt sich aus dem Vertrag jedoch nichts entnehmen. Es ist sehr wohl denkbar, daß, wenn z. B. der Grundsatz der Freiheit der Meere ein allseitig anerkannter Rechtssatz ist, ein Staat auf Grund eines Vertrages auf die Ausübung der sich aus diesem Grundsatz ergebenden Rechte gegenüber einem anderen Staat ganz oder teilweise verzichten kann.

Es bleibt also festzuhalten, daß die Einschränkung der Meeresfreiheit, sofern dieser Grundsatz damals überhaupt galt,

---

[1]) With, S. 5. — Stier-Somlo: Die Freiheit der Meere, S. 34, Strupp: Documents, Tome I, S. 2.

[2]) v. Melle (S. 148, Anm. 1) führt 2 zwischen Rom u. Carthago abgeschl. Verträge aus den Jahren 509 u. 348 v. Chr. an, in denen den Römern der carthagische Golf, sowie der ganze Küstenstrich südl. davon, den Puniern aber Latium verschlossen wurde.

bereits im Altertum als Mittel zur Ausschaltung des Handels anderer Völker benutzt wurde.

Erwähnt werden mag noch ein Waffenstillstandsvertrag zwischen Sparta und Athen aus dem Jahre 423 v. Chr., in dem die Schließung des aegäischen Meeres für Kriegsschiffe bestimmt wurde [3]), eine Maßnahme, die wir heute wohl als „Neutralisation" bezeichnen würden, und die, ein seltsames Zusammentreffen, in der Neuzeit mehrfach für die Dardanellen und den Bosporus vereinbart wurde.

Die Digesten und Institutionen geben uns einige Aufschlüsse über die Rechtsanschauungen der Römer auch für diese Rechtsgebiete:

Häfen, Flüsse und Flußufer standen allen zum Gebrauch zur Verfügung, wie auch jeder das Recht des Fischfangs in Häfen und Flüssen hatte. So heißt es bei Gaius D. 1. VIII. 5. pr.: „riparum usus publicus est iure gentium sicut ipsius fluminis", oder in den Institutionen: „flumina autem omnia et portus publica sunt: ideoque ius piscandi omnibus commune est in portubus fluminibusque" [4]). Flüsse und Häfen stehen also jedem zur freien Benutzung offen. Hieraus folgt aber bestenfalls nur, daß ein Privateigentum, ein „dominium" an ihnen normalerweise unmöglich war. Die Annahme, daß sie auch nicht zum Staatsgebiet des römischen Volkes gehört hätten, scheint wohl nicht richtig.

Die Küste und das Meer gehören zu den res communes, ihr Gebrauch steht allen frei. So führt Marcian aus: „quaedam naturali iure communia sunt omnium, quaedam universitates, quaedam nullius, pleraque singulorum, quae variis ex causis cuique adquiruntur" [5]). „Et quidem naturali iure omnium communia sunt illa: aer, aqua profluence, et Mare, et per hoc litora maris" [6]), ebenso auch Paulus: „Litora — — nullius sunt, sed iure gentium omnibus vacant — —" [7]).

Der Fischfang steht allen frei: „Nemo igitur ad litus maris accedere prohibetur piscandi causa" [8]).

Fenn [9]) begründet die Freiheit der Fischerei damit, daß eben alle ihren Verdienst daran gefunden hätten. Mit dieser Argumentation läßt sich m. E. das Gegenteil mindestens ebensogut begründen. Warum wachen denn z. B. Schweden und Norwegen so streng darüber, daß kein Ausländer ihre Fischereirechte in ihren Küstengewässern verletzt? Weil sie diese Erwerbsquelle, soweit wie möglich, ihren Staatsangehörigen vorbehalten wollen.

---

[3]) With, S. 6. — Stier-Somlo: Die Freiheit der Meere, S. 34. — Strupp: Documents, tome I, S. 2.

[4]) I. lib. 2. I. 2.

[5]) D. lib. 1. VIII. 2. pr.

[6]) D. lib. 1. VIII. 2. 1.

[7]) D. 18. I. 5. 1., Ulpia, D. 47, X. 13. 7., I. lib. 2. I. 5.

[8]) Marcian D. I. 8. 4. pr.

[9]) Justinian, and the Freedom of the Sea, S. 716.

Es war auch gestattet, am Meeresufer Netze zu trocknen, die Konsequenz aus D. lib. 1. VIII. 2. 1. Darüber hinaus bestand aber noch das Recht, dort auch Hütten zu bauen [10]).

Die Behauptung von Fenn [11]), daß in Rom die Küste ein Teil des Meeres gewesen sei, scheint mir widerlegt durch folgende Stelle aus den Digesten: „Litora, in quae populus Romanus imperium habet, populi Romani esse arbitratur“ [12]). Daraus geht doch hervor, daß über verschiedene Küsten Rom ein „Imperium“ hatte, und, daraus resultierend, eine gewisse Jurisdiction.

Über das Meer als eine „res communis“ scheint mir ein „imperium“ schlecht denkbar, aber eine ihrem sachlichen Umfang nach äußerst geringe Jurisdiction übte Rom auch über das Meer aus; denken wir nur einmal an die Bekämpfung der Piraterie [13]). So ist auch wohl die Glosse zu D. 1. 8. 2. zu verstehen: „Mare est commune, quod ad usus: sed proprietas est nullius: sicut aer est communis usu: proprietas tamen est nullius — — sed iurisdictio est caesaris“ [14]).

In diesem Sinne ist auch wohl der Ausspruch des Kaisers Marc Aurel zu deuten: „ego quidem mundi dominus, lex autem maris“ [15]).

Es bleibt also festzuhalten, daß das Meer nach römischer Auffassung zu den res communes gehörte, und zwar, „naturali iure“ [16]). Das mag in Anbetracht der römischen Rechtsanschauungen für die damalige Zeit als Begründung angesehen werden. Ist es nicht fast dieselbe Argumentation, wie sie auch in der neueren Zeit verschiedentlich gebraucht wurde, z. B. von Rivier, wenn er sagt: „Das offene Meer — entzieht sich kraft seiner Natur dem imperium ebenso wie dem Eigentum“ [17]), oder wenn Heffter eine Herrschaft über das Meer als rechtlos bezeichnet, „da sie der Freiheit und Bestimmung des Menschengeschlechts zuwiderläuft“ [18]), eine Beweisführung, die heute jedenfalls keine mehr ist, wenn man eine These durch eine zweite zu begründen und zu beweisen versucht. —

Wenn die Römer Jurisdiction in dem oben umschriebenen engen Rahmen beanspruchten, so ist das eigentlich eine ganz selbstverständliche Tatsache. — Wenn das Verbrechen so alt wie die menschliche Gesellschaft ist, dann ist die Piraterie auch wohl so alt wie die Seefahrt. Ihre Bekämpfung werden immer die

---

[10]) D. l. 8. 5. 1.
[11]) Justinian and the Freedom of the Sea, S. 723.
[12]) Celsus D. 43. VIII. 3. pr.
[13]) Vogel, S. 15.
[14]) Angef. b. Fenn: Origins of the theory of territorial waters, S. 465.
[15]) 1. 9. D. de lege Rhodia de iactu, With, S. 8, Stier-Somlo, a. a. O., S. 34.
[16]) D. lib. 1. VIII. 2. pr. u. D. lib. 1. VIII. 2. 1.
[17]) S. 167.
[18]) S. 162.

Staaten auf sich genommen haben, die am stärksten an einer ungefährdeten Seefahrt interessiert waren, und die die Macht hatten, den Kampf mit den Seeräubern aufzunehmen. Fenn[19]) führt hierzu aus: „Jurisdiction over the sea there had, of course, always been. But it had been exercised for purposes which set it a part from territorial jurisdiction. Its objects had been to suppress piracy and to make the sea save for navigation and commerce." Ob sich damit nun die Jurisdictionsausübung über das Meer so sehr von der Strafrechtspflege auf dem Festlande unterschied, läßt sich wohl bezweifeln, soweit es sich um die Art der Delikte und nicht um die Art der Verfolgung handelt[20]).

Rom hat trotz der absoluten Vorherrschaft über das Mittelmeer die Gesetze über die Freiheit des Meeres gewahrt[21]), der Jurisdictionsanspruch wurde nicht zu einem Eigentumsanspruch[22]).

Aus den bisher zitierten römischen Rechtsquellen geht nicht hervor, daß es Küstengewässer in anderem als rein geographischen Sinn gegeben hat. Fenn behauptet nun, daß in dieser Zeit gewissermaßen der Grund gelegt sei zu einer späteren Sonderstellung der Küstengewässer in rechtlicher Hinsicht.

Ausgangspunkt ist eine Stelle in den Digesten: „Sane si maris proprium ius ad alique pertineat — —, uti possidetes interdictum ei competit, si prohibeatur ius suum exercere"[23]). Fenn führt dazu aus: „Azo has left this gloss on Sane: — Pertineat: per privilegium, vel per longam consuetudinem." „In other words, the sea is open to some sort of appropriation into different ways, either by the grant of a privilege, or through long continued custom." „Because Azo thus recognizes the legality of a violation of the communal character of the sea, he must take rank as the first jurist among these who have been influential in forming a theory of the territoriality of coastel waters"[24]). Es mag sein, daß Fenn Recht hat, wenn er hier die ersten Anfänge einer „Theorie über die Küstengewässer" sieht, die tatsächliche Sonderstellung der Küstengewässer ist m. E. noch früher eingetreten. Es scheint mir sehr wahrscheinlich, daß, sobald sich ein intensiver Schiffsverkehr auch über die nähere Umgebung des Heimathafens hinaus entwickelte, sich an für die Schiffahrt schwierigen Küsten wie z. B. denen des aegäischen Meeres in hochentwickelten Ländern eine Art Lotsenwesen gebildet hat, dessen Hilfe fremde Schiffe in Anspruch nehmen mußten, wenn sie den fremden Hafen sicher erreichen wollten. Es ist mehr als wahrscheinlich, daß der eine oder andere Uferstaat diese Lage dazu benutzt hat, um von fremden Seefahrern

---

19) Orig. o. t. theor. of territorial waters, S. 471.
20) Vgl. Cole: The highways of the sea, S. 15.
21) Fenn: Justinian a. t. Freedom o. t. Sea, S. 726.
22) Fenn, a. a. O., S. 717.
23) Paulus in D. 47. 10. 14. angeführt bei Fenn: Orig. o. t. theor. of territ. waters, S. 466.
24) Fenn: a. a. O., S. 466.

Abgaben zu erheben. Es liegt dies umso näher, als gerade auf dem Gebiet der Fischerei die Küstengewässer eine Sonderstellung einnahmen, die sich doch recht erheblich von dem im corp. iur. beschriebenen Rechtszustand unterschied. Es ist ja ganz erklärlich, daß man, sobald man die Begrenztheit des Fischbestandes der Flüsse, Seen und auch der Küstengewässer feststellen mußte, nun versuchte, Fischer aus entfernteren Gegenden fernzuhalten. Es waren nicht immer die Staaten, die hier eine Regelung trafen, sondern auch Gemeinden, genossenschaftliche Verbände u. a. Gerade die Fischerei, besonders wenn sie als Küsten- oder Hochseefischerei betrieben wird, fördert ja aus den verschiedensten Gründen den Zusammenschluß der Fischer. Auch Tempel waren verschiedentlich Inhaber von Fischereigerechtigkeiten. Es kann hier auf die Dissertation von Bohlen, insbes. auf das Kap. „Staat und Fischerei" verwiesen werden. Besonders aufschlußreich scheint mir ein Vertrag etwa aus dem 1. Jh. n. Chr., der zwischen einer römischen Gesellschaft und dem römischen Staat geschlossen wurde, und durch den das Fischereirecht an der friesischen Nordseeküste an diese Gesellschaft verpachtet wurde. Die Fischerei war, wie Bohlen an Hand von Beispielen nachweist, im Altertum vielfach Staatsmonopol. Das Fischereirecht wurde dann häufig an Gesellschaften oder Verbände oder andere verpachtet. Aus dem Jahre 1188 n. Chr. ist ein Fischereiprivileg Friedrichs I. für die Lübecker überliefert, und zwar für das Wassergebiet „a civitate Oldislo usque in Mare" [25]) (bis ins Meer). Der Stand der wirtschaftlichen Entwicklung wird in Lübeck zu dieser Zeit sicher nicht höher gewesen sein, als in vielen kleinasiatischen und Mittelmeerländern im Altertum.

Wenn in den Digesten und Institutionen die Freiheit der Fischerei auf Flüssen, in Häfen und auf dem Meere (es kommt hier nur das Küstenmeer in Frage, eine Hochseefischerei dürfte es zu dieser Zeit kaum gegeben haben) so ausdrücklich betont wird, so kann man vielleicht daraus entnehmen, daß diese Freiheit eben nicht gerade selbstverständlich war; denn unbedingt Selbstverständliches pflegt man im allgemeinen nicht noch gesetzlich zu verankern.

M. E. scheint es mir nicht gerechtfertigt, wenn man die römischen Anschauungen über die Rechtsnatur des Meeres und der daraus resultierenden „subjektiven Rechte" als allgemein für das Altertum geltend hinstellen oder die Existenz besonderer Normen für diese Rechtsgebiete außerhalb des römischen Rechts leugnen würde. An dieser Stelle sei auf eine Tatsache hingewiesen, die möglicherweise im Altertum eine Parallele findet: Großbritannien gab in dem Augenblick seine Herrschaftsansprüche über die „British Seas" auf und verkündete nun auch die Freiheit der

[25]) Rörig, S. 23.

Meere, als es nach der Schlacht von Trafalgar die absolute Vorherrschaft zur See besaß, und es eine Freiheit der Meere nur von Englands Gnaden gab [26]). Rom hatte in der Zeit, in der die erwähnten Rechtsanschauungen galten, wohl die unbestrittene Vorherrschaft im Mittelmeerraum. Das war jedoch noch nicht der Fall, als die bereits erwähnten Verträge zwischen Rom und Carthago geschlossen wurden. Ob Rom zu dieser Zeit auch für eine unbeschränkte Freiheit des Meeres und freie Fischerei eingetreten ist, läßt sich, wie auch das Gegenteil, kaum beweisen. Aus den Verträgen läßt sich, wie bereits gesagt, in dieser Hinsicht nichts herleiten.

Die mehr technische Frage, wo die Grenze zwischen dem Meer und der Küste anzunehmen sei, wurde in Rom so gelöst, daß die Linie des höchsten Flutstandes die Grenze bildete [27]). (In der Neuzeit hat sich Frankreich noch einmal dieser Regelung in einer Marineordonnanz von 1861 Art. 1, Tit. 7, Buch 4 angeschlossen) [28]). Die Grenze zwischen Hafen und Meer war in Rom nicht gesetzlich festgelegt.

Mittelalter.

Der Kaiser des heiligen römischen Reiches deutscher Nation war nach seinem Titel u. a. „des Oceani König“ [1]) [2]). Das waren jedoch nur leere Worte; er hatte bezüglich des Meeres trotz des Titels keineswegs die Stellung wie der Kaiser des römischen Imperiums. —

Mit dem Verfall des römischen Reiches lebt die Piraterie verstärkt wieder auf [3]). Die Städte und Länder, die besonders am Handel und an der Seefahrt interessiert waren, mußten selbst für den Schutz ihrer Schiffahrt sorgen; sie übernahmen diese Aufgabe, aber machten nun auch Rechte und Ansprüche gewissermaßen als Entschädigung für diese übernommenen Pflichten geltend, womit natürlich nicht gesagt sein soll, daß die Notwendigkeit zur Bekämpfung der Piraterie die einzige Ursache für alle die Ansprüche gewesen ist, die irgendwie zu einer Einschränkung oder Aufhebung der Meeresfreiheit geführt haben.

Die erhobenen Ansprüche waren so verschiedenartig, daß sie sich nicht auf einen Nenner bringen lassen; so wurden z. B. aus-

---

[26]) Tafel, Das internationale Recht der Nordsee, S. 129, 130.
[27]) Perels, S. 19.
[28]) Perels, S. 20.

[1]) With, S. 12.

[2]) Mit Heinrich VI. und Friedr. II. begannen die Deutschen Kaiser, in ihrem Titel ihre Länder anzuführen, so wurden bes. die Titel der Habsburger Kaiser sehr groß und sind es auch bis in die neueste Zeit geblieben, vgl. Heyk, II. Bd., S. 85.

[3]) Cole, a. a. O., S. 15.

schließliche Fischereirechte in Buchten, Meeresteilen oder sogar ganzen Meeren beansprucht, man erhob Abgaben von fremden Seefahrern, wenn sie bestimmte Meere oder Meerengen befuhren, untersagte allen Angehörigen anderer Staaten das Befahren von bestimmten Meeren überhaupt ganz oder verlangte von fremden Schiffen auch wohl die Innehaltung eines bestimmten Seezeremoniels wie z. B. Streichen der Segel bei Begegnungen mit Schiffen der eigenen Flagge.

So verschiedenartig die Ansprüche waren, so verschiedenartig waren auch die Zwecke und Ziele, die durch diese Ansprüche erreicht werden sollten.

Bereits König Edgar von England (959—975) erhob in der "Charta fundationes ecclesiae Wigor" Ansprüche auf die England umgebenden Meere; er bezeichnet sich "— Ego Edgardus Anglorum Basileus omniumque earum insularum Oceani, quae Brittaniam cirsumjacent (sic) — — imperator et dominus — —"[4]). Ob dieser Anspruch aber schon auf eine Souveränität ging, wie Stier-Somlo[5]) meint, scheint wohl mehr als fraglich, denn der Begriff der Souveränität gehört einer neueren Zeit, der Zeit der neuen Staatstheorien an, der Zeit Bodins, Pufendorfs u. a. Um 1300 werden die englischen Ansprüche unter Eduard I. genauer präzisiert, sie lauten auf ein "Dominium over the narrow seas"[6]).

Auch die Ansprüche Venedigs auf die Adria wurden bereits sehr früh erhoben. Alljährlich versenkte der Doge von Venedig unter großem Pomp einen Ring in der Adria, um symbolisch die Vermählung Venedigs mit der Adria und die Inbesitznahme zu dokumentieren: "Desponsamus te mare in signum veri et perpetui dominii"[7]). Die venezianischen Ansprüche lauteten tatsächlich diesen Worten entsprechend auf das Eigentum, das Dominium[8]) an der Adria. Das aufstrebende Triest schloß sich 1382 dem werdenden österreichischen Staate an, um dort Schutz gegen Venedig zu suchen, aber erst im Frieden zu Madrid 1617 hat Österreich eine beschränkte Freiheit der Schiffahrt auf der Adria durchsetzen können, bis dahin nahm Venedig das Recht der Abgabenerhebung in Anspruch[9]). Aus dem 16. Jahrhundert sind zwei Schriften erhalten, in denen die Ansprüche Venedigs auf das Eigentumsrecht an der Adria und der Anspruch des Kaisers auf freie und unbelastete Schiffahrt behandelt werden, in der Art, als ob es sich um eine rein juristische Frage handelte, während es sich tatsächlich um eine Machtfrage handelte. Die Venezier gaben als

---

[4]) With, a. a. O., S. 12 und Perels, S. 13.
[5]) Stier-Somlo, a. a. O., S. 34.
[6]) Vogel, S. 25.
[7]) With, S. 12.
[8]) Entsprechend mittelalterlicher Rechtsanschauung wurden staatliche Gebietsansprüche in der Formulierung privatrechtlicher Eigentumsansprüche geltend gemacht.
[9]) Vogel, S. 22.

Rechtsgründe für ihren Eigentumsanspruch u. a. an: Erwerb mit der Entstehung ihres Staates, Verleihung durch kaiserliche oder päpstliche Privilegien, Verjährung und Anerkennung [10]).

Nachweislich seit dem 14. Jahrhundert machte Dänemark das Recht der Abgabenerhebung von durchfahrenden fremden Schiffen für den Oeresund und die Belte geltend. Auch hier nimmt Stier-Somlo wieder einen Souveränitätsanspruch an [11]). Viel wahrscheinlicher scheint mir, daß die Dänen, da sie die Macht hatten, einfach Abgaben erhoben. Sie werden sich kaum um eine theoretische Begründung für dieses Recht gesucht haben. Ihnen wird die tatsächliche Ausübung genügt haben.

Schweden und Norwegen haben früh Ansprüche auf die Nord- und Ostsee erhoben; 1432 hatte König Erich von Norwegen dem König von England erklärt, Handel und Fischerei dürften in den norwegischen Gewässern nur mit Genehmigung der Krone getrieben werden [12]). 1563 erhob der König von Polen gegen Schweden den Vorwurf, es trachte nach der Erlangug des "Dominium maris Baltici" [13]).

Handelte es sich bis jetzt um Ansprüche auf die Teile des Meeres, die die Küsten des betreffenden Staates berührten, so wurden verschiedentlich auch Ansprüche auf solche Teile des Meeres geltend gemacht, die weit entfernt von der Küste des betreffenden Staates waren, die manchmal auch die Küstenzonen anderer Staaten berührten. Entweder sollten hierdurch ergiebige Fischereigründe den eigenen Staatsangehörigen gesichert werden, nicht nur, um den Bedarf des eigenen Volkes zu decken, sondern um sich möglichst auch ein Handelsmonopol mit Fischereierzeugnissen zu schaffen. Diese Gründe mögen zu den englischen und holländischen Herrschaftsansprüchen auf Nordsee und Eismeer geführt haben. — Die andere Ursache, die zu so weitgehenden Ansprüchen führte, war, wie schon erwähnt [14]), die Absicht, sich für bestimmte Gebiete ein Handelsmonopol dadurch zu sichern, daß man fremden Seefahrern und Kaufleuten die Möglichkeit nahm, in diese Gebiete zu gelangen.

Christian IV. von Dänemark beanspruchte die Ostsee bis zum Rigaischen Meerbusen, Spitzbergen als einen Teil von Grönland und die Herrschft über das „grönländische Eismeer" [15]). England beanspruchte ebenfalls Hoheitsrechte über das nördliche Eismeer und stützte sich dabei auf die unrichtige Behauptung, seine Rußlandexpedition unter Sir Hugh Willoughby und Richard Chancellor habe 1553 Spitzbergen entdeckt. Auch die Holländer

---

[10]) Stier-Somlo, S. 142, Anm. 7.
[11]) Stier-Somlo, S. 152, Anm. 8.
[12]) With, S. 15.
[13]) Vogel, S. 23.
[14]) Vgl. S. 2, 3.
[15]) Vogel, S. 24.

erhoben Ansprüche auf dieses Meeresgebiet, denn die „Grönlandfahrt“ war sehr einträglich.

Die englischen Ansprüche erstreckten sich auf alle Meeresgebiete vom Nordkap bis Kap Finisterre [16]). Zeitweilig zahlten die Holländer, die in der Nordsee fischen wollten, den Engländern Tribute, bis die holländische Flotte wieder erfolgreich den holländischen Anspruch auf freie Fischerei durchsetzen konnte. Es ist hier nicht der Ort, um auf die Einzelheiten dieser langandauernden Streitigkeiten einzugehen [17]).

Von der Königin Elisabeth sind einige interessante Äußerungen überliefert: “The use of the sea and air is common to all; neither can any to the ocean belong to any people or private man forasmuch as neither nature nor regard of the public use permitted any possession thereof” [18]), die Antwort an den spanischen Gesandten Mendoza vor Drake's Entdeckerfahrt 1580, “alti maris piscationem jure gentium omniumque nationum moribus liberam esse” [19]); so schrieb sie 1600 an König Christian von Dänemark, der englischen Fischern das Fischen verbot. Perels bezeichnet diese Äußerungen als „vereinzelten Lichtstrahl“ [20]). Er verkennt dabei die Motive, die zu diesen Äußerungen geführt haben. England war erst auf dem Wege eine Seemacht zu werden. Den geplanten Entdeckerfahrten der Drake und Raleigh standen die spanischen und portugiesischen Ansprüche im Wege. England hatte noch nicht die Macht, das portugiesische “mare clausum” durch ein britisches zu ersetzen, also forderte man zunächst einmal nur ein “mare liberum”. Gleichzeitig wurde unter der Regierung der Königin Elisabeth der Begriff “English seas” Gegenstand eingehender Erörterungen.

Die spanisch-portugiesischen Ansprüche gingen auf eine Art staatliches Eigentumsrecht an Teilen des Weltmeeres, gleichgültig, in wessen Besitz die Küsten waren [21]), ganz im Sinne mittelalterlichen Rechtsdenkens. An dem Besitz dieser Meeresteile an sich hatte Spanien Portugal keinerlei Interesse, als Fanggründe für die Fischerei kamen diese Gebiete kaum in Betracht. Durch Geltendmachung dieser Eigentumsrechte wollte man versuchen, den Handel mit Ostindien für Portugal zu monopolisieren. Es mag dahingestellt bleiben, ob Portugal seine Ansprüche auf die Bullen der Päpste, insbesondere die “in coena domini” des Papstes Alexanders VI. vom 4. Mai 1493 stützte, wie Bluntschli [22]) meint. In diesem Fall setzten die spanisch-portugiesischen Eigentumsansprüche auf Teile des Ozeans doch wohl Ansprüche der Päpste auf eine

---

[16]) Tafel, Das internationale Recht der Nordsee, S. 128.
[17]) Vgl. Tafel, a. a. O., S. 126 ff.
[18]) Tafel, a. a. O., S. 121; Stier-Somlo, a. a. O., S. 39.
[19]) With, S. 45.
[20]) Perels, S. 13.
[21]) With, S. 12.
[22]) S. 29.

Art Oberherrschaft über das gesamte Weltmeer voraus. Stellten dagegen die Bullen nur Occupationsnormen auf, wie Gellmann meint[23]), so setzen sie dann doch wenigstens die Anschauungen voraus, daß der Ozean überhaupt eigentumsfähig sei und daher occupiert werden kann. —

Man sieht also, daß die erhobenen Ansprüche im einzelnen sehr verschieden waren. With führt dazu aus[24]): „Alle diese politischen Prätensionen (Herrschafts- und Eigentumsansprüche über Meere, d. Verf.) der einzelnen Staaten sind — — ihrem Wesensgrunde nach niemals eingehend präzisiert oder begründet worden. Sie übertrugen den unter dem Gesichtswinkel der unumschränkten Herrschgewalt stehenden Kampf um die Weltherrschaft auf die Verhältnisse des offenen Meeres und charakterisieren sich durch das für ihre Zeit typische Fehlen des Gedankens einer rechtlichen Gleichberechtigung der souveränen Staaten, sowie durch das Hervortreten einer allgemeinen Unklarheit über die Begriffe des Eigentums und der staatlichen Herrschaft. Sie verdankten wirtschaftlichen und politischen Tendenzen ihre Entstehung und waren mehr oder weniger nur mit einem Deckmantel juristischer Scheinbegründungen bekleidet". — Ob das Fehlen des Gedankens an eine rechtliche Gleichberechtigung der souveränen Staaten typisch nur für jene Zeit ist, muß wohl bezweifelt werden. Der Gedanke an eine tatsächliche Gleichberechtigung jedenfalls fehlt in der Gegenwart ebenso häufig wie in der Vergangenheit, nur sind die Methoden des Kampfes andere geworden.

Es ist festzustellen, daß in den meisten Fällen, wo sehr weitgehende Herrschaftsansprüche erhoben wurden, eine gewisse Küstenmeerzone den anderen Uferstaaten zugestanden wurde. So beschränkte England seine Herrschaftsansprüche auf den Kanal auf eine Zone bis zur Mittellinie zwischen Insel und Kontinent[25]).

Andererseits ist es nur ganz natürlich, daß auch die Staaten, die räumlich sehr weitgehende Herrschaftsansprüche mehr oder weniger erfolgreich vertraten, diese in Anbetracht der damaligen Seekriegstechnik intensiv nur in der Nähe ihrer eigenen Küste ausüben konnten. Wie wäre es sonst zu erklären, wenn in einer Ordonnanz Philipps II. von Spanien 1563 der fixierbare Horizont einem Vorschlage Godeys entsprechend als Begrenzung einer besonderen Küstengewässerzone bezeichnet wurde, oder wenn Jakob I. von England in einem Edikt aus dem Jahre 1604 seine Ansprüche auf die "Kings Chambers" erklärte?[26]), zu einer Zeit also, als Spanien und England räumlich viel weitergehende Ansprüche erhoben[27]).

---

[23]) Die völkerrechtliche Occupation, S. 651 ff.

[24]) S. 15.

[25]) Tafel, a. a. O., S. 123.

[26]) With, S. 19, Perels, S. 24, Schücking, S. 29.

[27]) Wir befinden uns bereits in einer Zeit, die der Historiker zur Neuzeit rechnet, die aber in ihren Anschauungen und in ihrer Praxis unser Gebiet betreffend noch durchaus mittelalterlich ist.

So führt auch Fenn[28]) aus: "If there was to be a legaly recognized proprietary right in the sea, than this must be roated on land. — — The coastel waters would be the first to feel the authority of the sovereign. The adjacent sea would be the first over which proprietory rights would be asserted. These coastel waters would then become according to the developing theory, territorial waters."

Von großem Einfluß für die Sonderentwicklung der Küstengewässer waren einige der Postglossatoren.

Bartolus de Sassoferato entwickelte 1552 in seinem "Tractatus Tyberiadis" den Gedanken eines uferstaatlichen "imperium" über die Küstengewässer in einer Ausdehnung von 100 Meilen oder zwei Tagereisen[29]). Ihm schlossen sich Baldus de Ubaldi[30]) und Bodinus an, die jedoch die Breite der Zone auf 60 Sm beschränkten. Der Bruder des Bartolus, Angelus, wollte den Uferstaaten die Gerichtshoheit über diese Grenze hinaus zugestehen, sofern nicht Herrschaftssphären anderer Staaten verletzt wurden[31]).

Nach der Lehre des Bodinus durften ohne Genehmigung des uferstaatlichen Landesherrn fremde Seefahrer in den Küstengewässern keine Anker werfen; hieraus soll man nach Kohler[32]) das Recht der Beraubung Schiffbrüchiger hergeleitet haben.

Wir finden bei Bartolus und seiner Schule aber noch keinerlei staats- oder völkerrechtliche Betrachtungen über den Charakter der uferstaatlichen Herrschaft. Ihrem Inhalte nach waren aber die über die Küstengewässer beanspruchten einzelnen Rechte überall fast die gleichen. Sie gingen auf ein ausschließliches Fischereirecht des Uferstaates, gaben ihm das Recht der Abgabenerhebung oder der Sperrung für Landesfremde und sicherten ihm die Gerichtshoheit über die eigenen Staatsangehörigen und Fremde. Man wird ganz allgemein sagen können, daß die zu dieser Zeit geltenden Rechte und erhobenen Ansprüche bezüglich der Küstengewässer eine Zusammenfassung aller der Rechte und Ansprüche waren, die überhaupt für die verschiedenen Meeresgebiete geltend gemacht wurden, während ihre Ausübung und Überwachung in den Küstengewässern eine intensivere war als auf dem Meer. Die Ansprüche bezüglich der hohen See entfielen damit noch keineswegs, sie wurden von einzelnen Staaten noch bis weit in die Neuzeit erhoben; aber ihre Aufgabe wurde den einzelnen Staaten erleichtert dadurch, daß ihnen die Küstengewässer blieben. —

Gentilis am Ende des 16. Jahrhunderts sah die Küstengewässer als Teil des Uferstaates an und gab diesem alle Rechte

---

[28]) Originis o. t. Theor. of territor. waters, S. 471.

[29]) With, S. 71.

[30]) „In Mari autem non dicitur territorium — sed dicitur districtus, id est, aquae spacium, seu latitudo similiter munita iuris dictione et imperio" (P. 85. 1. 2., angef. bei Fenn, a. a. O., S. 472).

[31]) Schücking, S. 6.

[32]) S. 106.

der Souveränität [33]). Er brachte damit die Entwicklung der Theorie über die Küstengewässer zu einem gewissen Abschluß.

Eine besondere Entwicklung haben die Küstengewässer an der lübeckischen und mecklenburgischen Küste genommen [34]).

Schon im 13. Jahrhundert ist der Nachweis der Verbindung der Stadt Lübeck mit Hoheitsrechten in der Lübecker Bucht möglich. 1250 macht der König von Norwegen den Lübeckern den Vorwurf, daß sie die "custodia illius brevis maris" in der Hand hätten, wobei R ö r i g [35]) die "custodia" als den Ausfluß eines allgemeinen Obrigkeitsrechtes ansieht. Im Gegensatz zu Rom vertrat man offenbar die Auffassung, daß Meeresteile und Buchten genau so zum Staatsgebiet gehören konnten wie Landgebiete. So erhielt Wismar 1266 „zu ewigem Besitz" alles „was innerhalb der Scheiden und Grenzen der Stadt enthalten ist, Wasser sowohl wie Wiesen mit den Weiden und der Insel Lieps bis an die Planken der Stadt". Die Wasserfläche von Lieps bis Wismar wurde der Stadt also ebenso übertragen wie Wiesen und Weiden. Über diese Wasserfläche hatte Wismar „gantze jurisdiction — — und alle ander gerechtigkeiten" [36]). Hatten noch 1252 die lübischen Fischer das Privileg gehabt, an der holsteinischen Küste zu landen, dort Netze zu trocknen, aus nicht fruchttragenden Bäumen sich Hütten zu bauen (wobei zu beachten ist, daß die Form des Privilegs nichts über den Ursprung der genannten Rechte besagte, denn durch ein „Privileg" wurden häufig nur alte, bestehende Rechte bestätigt) [37]), so besaß Mecklenburg später, nachdem es lange an der Küste zwischen Wismar und Lübeck nur Strandgerechtigkeiten gehabt hatte, einen, wenn auch äußerst schmalen Wasserstreifen längs seiner Küste. Den räumlichen Umfang der mecklenburgischen „Küstengewässer" beschreibt 1597 Heinrich Bumgarde aus Wismar: „so weitt einer mitt einem pferdt ins wasser reitten köndte" und Jürgen Tabbert aus Wismar ebenfalls 1597: „daß die herzogen zu Meckelnburg wie auch die vom adel an der strandgerechtigkeitt nicht weitter recht hätten, als wann einer micht einem pferd ins wasser reitte, bisz (es) ihme die hueffe bedecke, undt er alsdann mitt einem Huefeisen von sich ins wasser werfen köndte" [38]).

Durch ihr Übergewicht war es den Städten Lübeck, Rostock und Wismar möglich gewesen, sich die Ausübung polizeilicher Funktionen auf dem „Seestrohm" zu sichern. Man sieht also, „wer

---

[33]) F e n n, a. a. O., S. 481.

[34]) Die folgenden Angaben beruhen auf den Untersuchungen von R ö r i g über Hoheits- u. Fischereirechte in der Lübecker Bucht und über mecklenburgische Küstengewässer.

[35]) S. 4.

[36]) S. 222.

[37]) S. 6.

[38]) S. 222.

die Strandhoheit besitzt, dem braucht nicht die Seehoheit zu gehören, und wer diese hat, braucht nicht jene zu besitzen“ [39]).

Küstengewässer waren also jedenfalls in der Vergangenheit nicht notwendige Attribute für die Uferstaaten. Länder ohne maritime Interessen werden wohl erst später Ansprüche auf „ihre“ Küstengewässer geltend gemacht haben.

Der Anspruch Lübecks auf Jurisdictionsgewalt in seinem Seeterritorium hatte durchaus praktische Bedeutung, Lübeck übte das „Fahrrecht“ tatsächlich aus [40]), über Einheimische und Fremde.

Die Hansa hat irgendwelche Herrschaftsansprüche auf die Ostsee nicht erhoben. Sie hatte andere Mittel, um ihr Handelsmonopol in der Ostsee aufrecht zu erhalten, der holländische Handel in der Ostsee ließ sich auch auf andere Arten unterbinden [41]).

Grotius, Seldon und Bynkershoek.

Grotius hat mit seiner Schrift „De Mare Liberum“ einen bedeutenden Einfluß auf die Entwicklung der Theorien über die Freiheit der Meere gehabt, die staatliche Praxis ist dagegen nur wenig oder gar nicht von ihm beeinflußt worden.

Bynkershoek hat mit seiner Schrift „De Dominio Maris“ die Gestaltung der räumlichen Ausdehnung der Küstengewässer sehr stark beeinflußt.

Seldons Werk „Mare Clausum“ ist eine Gegenschrift gegen Grotius. In ihr werden die englischen Ansprüche noch einmal verteidigt, damit fördert Seldon weder die theoretische noch die praktische Entwicklung dieses Rechtsgebietes.

Nur selten ist Grotius' Schrift als das gewertet, was sie tatsächlich war, “— — the plea of an advocate from first to last — of an advocate, too, whose client is his own fatherland fighting desperately to avoid sentence of political death” [1]). Der Anlaß, aus dem heraus Grotius seine Schrift „De Mare Liberum“ (die nur ein Teil seiner Schrift „De iure Praedae“ war) veröffentlichte, waren die Kämpfe der Holländer gegen die Ansprüche der Portugiesen, die nicht nur auf ein Handelsmonopol in Indien lauteten, sondern auf eine Art staatlichen Eigentums an dem Seewege nach Indien (vgl. S. 10). Der ganze Titel lautete: „Mare Liberum sive de iure quod Batavis competit ad Indicana commercio dissertatio“. Er hat seiner Schrift vorangestellt: „Iure gentium quibusvis ad quosvis liberam esse navigationem“. Wie schon aus dem Titel

---

[39]) Rehm, angef. bei Rörig, S. 261, Anm. 65.
[40]) Vgl. Rörig, S. 26, 33, 40 (1559), 641.
[41]) Vogel, S. 22 ff.
[1]) Knight, S. 4.

hervorgeht, vermengt Grotius zwei Fragen, nämlich die nach der Freiheit des Meeres und die nach der Freiheit des Handels. So führt Grotius u. a. aus: Jedes Volk könne ein anderes aufsuchen, um Handel mit ihm zu treiben. Der Mangel hier und die Fülle dort sollten nach Gottes Willen die Menschen freundschaftlich zusammenführen; das solle auch der Ozean beweisen, der nach allen Richtungen befahrbar sei und dessen Winde nach allen Richtungen wehten [2]).

Die Freiheit der Meere selbst versucht Grotius dadurch zu beweisen, daß er eine Grenzbestimmung über Meeresflächen für unmöglich erklärt, eine Besitzergreifung sei unmöglich, das Meer sei unerschöpflich, und endlich hätten alle Völker den ununterdrückbaren Wunsch, zur See zu fahren [3]).

Die Vermengung der beiden Fragen nach der Freiheit des Meeres und der Freiheit des Handels ist sicher systematisch falsch, aber historisch und politisch gesehen, richtig, da ja die Beschränkung der Meeresfreiheit, wie schon erwähnt, nie Selbstzweck war (vgl. S. 10). So fallen z. B. auch zeitlich und sachlich die englischen Seeherrschaftsansprüche zusammen mit der Aufstellung von Vorbehalten der Küstenfahrt für die eigenen Staatsangehörigen. So wurde 1390 durch Parlamentbeschluß festgelegt, daß englische Kaufleute nur englische Schiffe befrachten sollten [4]), durch die Königin Elisabeth wurde die englische Küstenschiffahrt allen Ausländern untersagt [5]), ein Verbot, das in der Navigation Act von 1652 unter Cromwell erneuert wurde.

Daß „De Mare Liberum" eine politische Kampfschrift war, wird bewiesen durch das spätere Verhalten Grotius'; er hat versucht, die Bemühungen seines Landes um Ausschaltung des englischen Handels in Ostindien zu rechtfertigen. In der Nordsee trat Holland für ein „mare liberum" ein, im Eismeer für ein „mare clausum", Grotius leitete Handlangerdienste hierfür [6]). Als Seldons Gegenschrift „Mare Clausum" erschien, stand Grotius in schwedischen Diensten. Um seinen neuen Dienstherrn, der Herrschaftsansprüche auf den Bottnischen und Finnischen Meerbusen stellte, nicht zu verletzen, verzichtete Grotius auf eine Auseinandersetzung mit Seldon. England faßte Grotius' Schrift in erster Linie als gegen sich gerichtet auf. Es fiel die Veröffentlichung zeitlich zusammen mit der Proklamierung der englischen Ansprüche auf die King's Chambers und auf ein ausschließliches englisches Fischereirecht in der Nordsee. Karl I. verlangte von Holland Grotius' Bestrafung. Er schrieb an seinen Gesandten im Haag: "First we hold it a principle not to be denied, that the King of Great Britain is a

---

[2]) De Mare Liberum, 1. cap., S. 24, 25.
[3]) Tafel, a. a. O., S. 124.
[4]) With, S. 18.
[5]) Stier-Somlo, a. a. O., S. 144.
[6]) Vogel, S. 30, 31.

monarch at land and at sea, to the full extent of his dominions, and that it concerneth him as much to maintein his sovereignty in all the British Seas as within his free kingdoms; because without that these cannot be kept safe, nor he maintain his honour and due respect with other nations. But commanding the seas, he may cause his neighbours and all countries to stand upon their guard, when so ever he thinks fit. Mare liberum gave the first warning piece, which must be answered by a defence of mare clausum, not so much by the discourses as by the louder language of a powerfull navy, to be better understood, when overstrained patience sets no hope of preserving her right by other means" [7]).

Seldons Gegenschrift „Mare Clausum" wurde bereits dem König Jakob I. von England vorgelegt. Um durch die darin für England erhobenen Ansprüche, die auf das Eigentum an allen die englischen Küsten bespülenden Meere lauteten, den Schwager des englischen Königs, König Christian IV. von Dänemark nicht zu verletzen, wurde die Schrift zunächst nicht veröffentlicht. Das geschah 1635 auf ausdrücklichen Befehl Karls I. von England.

Seldon versucht Grotius zu widerlegen und zu beweisen, daß das Meer Gegenstand des Privateigentums sein könne. Seldon geht davon aus, daß ja auch Flüsse, Sümpfe, Seen, die nichts anderes als kleine Meere seien, privateigentumsfähig wären. Im zweiten Teil seiner Schrift soll dann der Beweis erbracht werden, daß der König von England Eigentümer der England umgebenden Meere sei [8]). Es waren dies der „Oceanus Germanicus" (die Nordsee bis zur niederländischen und dänischen Küste), der „Oceanus Britannicus" und der „Oceanus Gallicus" (englischer Kanal und Biscaya), der „Oceanus Virgivius" (der Ozean westlich Irland von unbestimmter Ausdehnung) und der „Oceanus Hyperboraeus" (die Nordsee von Schottland bis zu den Shetlandinseln) [9]). Es handelt sich um dieselben Meeresgebiete, die während des Weltkrieges für Sperrgebiete erklärt wurden.

Was uns besonders interessieren muß, ist die Frage, ob Grotius und Seldon besondere Küstengewässer anerkannt haben.

Bei Seldon ist die Frage insofern zu verneinen, als er ja schon über die angrenzenden Meere allseitige Rechte für den englischen König beansprucht. Aber er stellte für England Ansprüche nur auf die Meere, die die englischen Küsten bespülten. Man könnte also vielleicht sagen, daß er eine Herrschaft über riesenhaft ausgedehnte Küstengewässer proklamierte.

Seldon ist noch durchaus mittelalterlich, wenn er über die bezeichneten Meere ein Privateigentumsrecht des Landesherrn annimmt.

---

[7]) Perels, S. 14.
[8]) With, S. 34 ff.
[9]) Vogel, S. 32.

Auch hierin unterscheidet sich Grotius von Seldon, der öffentlichen von privatem Besitz unterscheidet [10]). Grotius anerkennt die Sonderstellung der Küstengewässer in seiner Schrift „De Mare Liberum" noch nicht ausdrücklich. Flüsse und kleine Meeresflächen können mit zum Staatsgebiet gehören, anscheinend ist Grotius auch geneigt, Binnenmeere anders zu behandeln als den Ozean [11]). Weiter führt Grotius aus: „Beim Ozean gibt es keinen Streit wie bei einer Bucht oder einer Meerenge oder einem Uferstreifen" [12]). Er weist weiter darauf hin, daß die Portugiesen nicht einmal die Ufer der von ihnen als Eigentum beanspruchten Meere besäßen, dadurch seien die portugiesischen Ansprüche vollkommen ungerechtfertigt, „denn alle, welche meinen, das Meer könne einem Lande zugesprochen werden, weisen es doch dem zu, das die nächsten Häfen und Ufer besitzt" [13]). Hieraus geht hervor, daß Grotius, wenn er schon eine Herrschaft über Meeresgebiete anerkennen sollte, diese unbedingt verknüpft sehen will mit der Herrschaft über die angrenzenden Ufer.

In seinem Werk „De iure Belli ac Pacis" unterscheidet er zwischen der Souveränität des Staates über seine Territorien und die sich dort aufhaltenden Personen und dem privaten Eigentum [14]). Flüsse können Gegenstand des Privateigentums sein [15]), ebenso kleine Teile des Meeres, Voraussetzung ist aber Eigentum an den einschließenden Ufern [16]), Privateigentum an kleinen Teilen des Meeres gibt aber nicht das Recht, die harmlose Durchfahrt von Schiffen zu verhindern [17]). Grotius anerkennt Souveränität über Teile des Meeres, sie ist „imperium sine alia proprietate" [18]). Diese Auffassung Grotius' von dem Verhältnis des Staates in seinem Gebiet steht im Gegensatz zu den mittelalterlichen Eigentumstheorien, die durch Grotius noch nicht ganz überwunden werden. Bynkershoek ist noch ein Vertreter dieser Eigentumstheorien, erst Ende des 18. Jahrhunderts siegte die öffentlich-rechtliche Souveränitätsauffassung über die privatrechtlichen Gebietstheorien [19]).

Grotius führt weiter aus [20]), daß der Anspruch der Uferstaaten auf Hoheitsrechte über ihre Küstengewässer sehr früh erhoben worden sei; er versucht dies durch einige Beispiele, u. a. eins aus der Zeit des Peloponnesischen Krieges zu belegen. Die

---

10) De Mare Liberum, S. 42.
11) S. 52, 53.
12) S. 53, 54.
13) S. 59.
14) Lib. 2 cap. 3 IV 2.
15) Lib. 2 cap. 3 VII.
16) VIII.
17) XII.
18) XIII.
19) Schücking, a. a. O., S. 15.
20) Lib. 2 cap. 3 XIII.

Souveränität über Meeresgebiete wird genau so ausgeübt wie über das festländische Staatsgebiet, nämlich durch Herrschaft über das Land und die dort sich aufhaltenden Menschen. Grotius gestattet dem Uferstaat, als Entgelt für den übernommenen Schutz der Schiffahrt Abgaben zu erheben, ein Recht, das nicht einmal die modernen Theoretiker dem Uferstaat zugestehen wollen, und das auch in der staatlichen Praxis nicht beansprucht wird.

Man wird wohl abschließend sagen können, daß Grotius einen Vorstoß zu einer modernen Theorie der Küstengewässer unternommen hat. —

Bynkershoek vertritt die Ansicht, daß ein Eigentum (im Sinne der mittelalterlichen privatrechtlichen Auffassung über das Staatsgebiet) an der hohen See durchaus möglich sei [21]), Voraussetzung sei nur eine Okkupation und eine tatsächliche Ausübung des Besitzes. Die Okkupation erfolge durch das Befahren der betreffenden Meere mit ausdrücklichem Okkupationswillen, das Befahren allein genüge nicht, auch wenn es regelmäßig z. B. zu Fischereizwecken erfolge. So hätten die Römer das Eigentum am Mittelmeer besessen, durch die Innehabung der Zufahrtsstraßen und Küsten sowie durch ihre Flotten hätten sie den Besitz ausgeübt [22]). Ebenso wären die Römer Eigentümer des englischen Kanals gewesen.

Buchten ständen im Eigentum des Ufereigentümers [23]), dieses gewissermaßen ipso iure dem Uferherrn zufallende Eigentum reiche räumlich so weit, wie sich der Besitz vom Ufer aus ausüben lasse [24]). Bynkershoek deutet die von der Horizontlinie begrenzte Küstengewässerzone, wie sie in einer Ordonnanz Philipps II. von Spanien zu finden ist (vgl. S. 11) offenbar als eine Zone, die der Uferstaat ebenfalls ipso iure besitze. Über die Begrenzung dieser seiner besonderen Küstengewässerzone sagt er [25]): „Potestatem terrae finiri, ubi finitur armorum vis", „— — videtur rectius, eo potestatem extendi, quousque tormenta exploduntur eatenus quippo cum imperiae tum possidere videmur."

Die Kanonenschußweite als Breite besonderer Küstengewässer existierte bereits vor Bynkershoek, und zwar in einem Schiffahrtsdekret, den „ordines foederati Belgii" vom 3. Januar 1671. Innerhalb dieser Entfernung vom Ufer mußten fremde Schiffe beim Passieren von Fortifikationen dem Landesherrn den Salut erweisen. Dieser Zone soll Bynkershoek nach Niemeyers Ansicht einen andern Sinn, den eines „Dominiums" des Uferstaates

---

21) De Dominio Maris, cap. 3.

22) Ihnen fehlte aber die Okkupationsabsicht, die B. ja selbst zur Eigentumsvoraussetzung macht.

23) Hier ist also nach B. offenbar keine besondere Okkupation nötig.

24) Cap. II.

25) Angeführt b. Schücking, a. a. O., S. 8.

gegeben haben [26]), was m. E. nicht zutrifft, denn der dem Landesherrn dargebrachte Salut war nicht nur ein Höflichkeitszeremoniell, sondern das Zeichen der Anerkennung der Herrschaft des uferstaatlichen Landesherrn.

Aus Bynkershoeks Ausführungen geht klar hervor, daß „Effektivität" der Herrschaft Voraussetzung eines Dominiums sei; deshalb hält Bynkershoek das Weltmeer ja auch für frei, weil hier eine Ausübung der Herrschaft durch Flotten nicht möglich sei [27]), was bei dem damaligen Stand der Seekriegstechnik ja auch zutrifft. Am leichtesten, vollkommensten war die Beherrschungsmöglichkeit eines Seeterritoriums in der Nähe der Küste innerhalb der Reichweite der Küstenbatterien. Innerhalb dieser Entfernung sah Bynkershoek die Effektivität der Herrschaft unbedingt als gegeben an. Daß die Beherrschung eines Seeterritoriums unbedingt vom Ufer aus erfolgen müsse, hat Bynkershoek nie behauptet. Dieser Sinn der Kanonenschußweite ist nur von sehr wenigen richtig verstanden worden, u. a. von Radnitzky [28]) und Kohler, der u. a. auch betont, daß es bei der Besitzergreifung eines Seeterritoriums auf die Möglichkeit der Beherrschung ankomme, und daß es nicht nötig sei, daß diese Beherrschung vom Ufer aus erfolge [29]). Die Kanonenschußweite kehrte eine Zeit lang in zahlreichen Gesetzen, Verordnungen und zwischenstaatlichen Verträgen wieder, insbesondere in Neutralitätserklärungen, Prisenreglements und Fischereiverträgen, bis sie durch in Seemeilen ausgedrückte Entfernungen abgelöst wurde. So ist Bynkershoek, zwar mißverstanden, aber doch nicht ohne Einfluß auf die räumliche Gestaltung der Küstengewässer in Theorie und Praxis geblieben.

Wenn nun von den einzelnen Staaten bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts hin die alten Ansprüche auf die Seeterritorien fallen gelassen wurden, dann ist das nicht so sehr auf den Einfluß Grotius' zurückzuführen, als auf die veränderten politischen und wirtschaftlichen Interessen und Verhältnisse. Spanien und Portugal waren keine Seemächte mehr, Holland mußte im Kampfe mit England zuletzt doch unterliegen, Venedig hatte viel von seiner Bedeutung verloren. Diese Staaten waren einerseits gar nicht mehr imstande, ihre Ansprüche auf größere Seeterritorien, vor allem England gegenüber durchzusetzen, andererseits mußten sie einsehen, daß sie alle von der Meeresfreiheit bedeutende Vorteile hatten, überhaupt von einer sehr weitgehenden Verkehrsfreiheit zu Wasser und zu Lande; daher auch das Bestreben, ohnmächtigen Staaten die Internationalisierung ihrer Flüsse aufzuoktroyieren [30]).

---

[26]) Niemeyer, Allgemeines Völkerrecht des Küstenmeeres, S. 18, Anm. 7.

[27]) De Dominio Maris, cap. VII.

[28]) S. 444.

[29]) Kohler, S. 106.

[30]) Vgl. Art. 96—118 der Schlußakte des Wiener Kongresses, in: Strupp, Documents, tôme I, S. 182—184.

Die Staaten gaben mit dem Verzicht auf die von ihnen beanspruchten Seeterritorien nicht mehr viel auf. Handelsmonopole in der Art des von Portugal beanspruchten waren in der Neuzeit nicht mehr möglich. Die eigene Schiffahrt ließ sich durch Maßnahmen, wie sie z. B. die Navigation Act brachte, ebenso gut fördern, ohne daß man die Freiheit der Meere einzuschränken brauchte. Die bedeutenden Fischereigründe liegen meistens in der Nähe der Küsten und daher zum Teil in den Küstengewässern. Diese möglichst weit auszudehnen, um sich diese Fanggründe zu sichern, ist jetzt die Tendenz der Uferstaaten, wobei ihre Ansprüche den Widerspruch der übrigen interessierten Staaten finden.

Als letzter Staat gab England seine Ansprüche auf Seeterritorien auf. Zeitlich fiel dieser Verzicht zusammen mit der Niederringung der französischen Seeherrschaft, mit dem Sieg von Trafalgar. Mit diesem Siege war die absolute englische Vorherrschaft zur See für fast ein Jahrhundert gesichert. Colombus[31]) weist neben anderen ebenfalls auf dieses scheinbar merkwürdige Zusamentreffen hin, indem er ausführt: "It is noteworthy that Great Britain abandoned all pretensiens to the sovereignity of the seas surrounding her coast in 1805 at a time when her naval victories put her in a position to enforce them." Tafel[32]) führt aus, daß England die "supremacy at sea" mit dem Siege von Trafalgar errungen und darauf auf die "sovereignity of the sea" verzichtet habe. England paßte sich damit den übrigen Staaten an, und wahrte seine maritimen Interessen auf andere Art. Der Grundsatz der Meeresfreiheit „ist kein ethisches, sondern ein Machtprinzip, er hat keine rechtliche sondern eine praktisch-politische Färbung“[33]), seiner Annahme steht nichts im Wege, wenn sich die maritimen Interessen unter diesem Grundsatz ebenso gut oder besser wahren lassen, wie unter dem entgegengesetzten, dem Grundsatz der Meeresunfreiheit.

Die gegenwärtige Rechtsnatur der Küstengewässer.

A. Allgemeines.

Verzichteten die Staaten auf ihre Seeterritorien, so machten sie doch umso nachdrücklicher Ansprüche auf die Küstengewässer geltend. Wurden die beanspruchten Meeresgebiete nicht immer als im „Eigentum“ der betreffenden Staaten stehend angesehen, so wurden die Küstengewässer als zum Staatsgebiet gehörig betrachtet, die sich daraus ergebenden Rechte vollständig in Anspruch

---

31) S. 91.
32) A. a. O., S. 130.
33) Stier-Somlo, a. a. O., S. 49.

genommen und auch ausgeübt, soweit man nicht aus Nützlichkeitsgründen oder im Wege zwischenstaatlicher Übereinkommen die Ausübung einzelner dieser Rechte beschränkte.

Bei entsprechender Interessenlage zeigten manche Staaten die Tendenz, ihre Küstengewässerzone sehr breit anzusetzen, was natürlich den Widerspruch der Staaten mit entgegengesetzten Interessen fand. Von einem Zustand, der allseitig anerkant ist, kann man kaum sprechen.

Es kann wohl kaum ein Zweifel darüber sein, daß die Staaten volle Souveränität über ihre Küstengewässer beanspruchen, und daß sie diese ihrem Staatsgebiet zurechnen. Aus zahlreichen Abkommen und Verträgen geht das eine oder andere eindeutig hervor. So heißt es in dem Pariser Luftrechtabkommen von 1920 [1]): „— — daß jeder Staat die vollständige und ausschließliche Staatsgewalt im Luftraum über seinem Gebiet hat", „Staatsgebiet im Sinne des vorstehenden Abkommens ist das heimische und koloniale Staatsgebiet, einschließlich der angrenzenden Küstengewässer." § 2 des Gesetzes betr. die Untersuchung von Seeunfällen spricht von deutschen „Küstengewässern", die deutsche Prisenordnung vom 30. September 1909 [2]) bezeichnet die Küstengewässer als „Hoheitsgewässer"; die Bezeichnung „Hoheitsgewässer" für die Küstengewässer wird auch gebraucht in Art. 1 des Deutsch-Amerikanischen Abkommens zur Verhinderung des Schmuggels mit alkoholischen Getränken vom 19. Mai 1924 [3]). Der Vertrag zum Schutze unterseeischer Telegraphenkabel von 1884, der von allen Nordseestaaten unterzeichnet wurde, bestimmt im Art. 1: «La convention — — respecte le principe reconnu de la souveraineté de la puissance riveraine dans un rayon de trois milles à partir de la laisse de basse-mer.»

1930 trat im Haag eine Konferenz auf Veranlassung des Völkerbundes zusammen, die sich aus Vertretern der interessierten Staaten zusammensetzte, um u. a. eine Kodifikation des Rechts der Küstengewässer zu versuchen. Über die Rechtsnatur der Küstengewässer einigte man sich auf folgende Formulierung: «Le territoire de l'Etat comprend une zone de mer désignée dans cette convention sous le nom de mer territoriale» [4]). In den Art. 313 und 314 des Versailler Vertrages [5]) ist die Rede von „Hoheitsgewässern" (eaux territoriales, territorial waters). Die Alliierten und Assoziierten Mächte sichern ihren Angehörigen volle Flug- und Landungsfreiheit im gesamten deutschen Staatsgebiet, wozu auch die Küstengewässer als deutsche Hoheitsgewässer gehören.

---

[1]) Angeführt bei Vanselow, Zur Rechtsstellung der Küstengewässer, S. 306.

[2]) RGBl. 1914/276.

[3]) RGBl. 1926/II, S. 233.

[4]) Art. 1 angeführt b. Schücking: Kodifikationsversuch des Rechts der Küstengewässer, S. 58.

[5]) RGBl. 1919, S. 1203.

Die Zahl dieser Beispiele, aus der doch wohl die Auffassung der Staaten selbst klar hervorgeht, ließe sich beliebig vermehren, die angeführten Beispiele mögen genügen. Nur vereinzelt haben die Schriftsteller auf diese staatliche Praxis hingewiesen, so z. B. Kollhoff[6]), wenn er ausführt: „Darüber kann wohl kein Zweifel bestehen, daß in der Praxis alle Staaten auf dem Standpunkt stehen, daß sie die Souveränität in den Küstengewässern besitzen", alle Verträge gingen davon aus; oder v. Calker[7]), wenn er ausführt: „— — die Küstengewässer sind weitgehend von dem Gedanken der Gebietshoheit beherrscht — — —".

Es ist gesagt worden, der Uferstaat habe die Souveränität über die Küstengewässer, oder auch die Küstengewässer gehörten zu seinem Staatsgebiet. Es ist hier wohl nicht der Ort, Grundlegendes über das Verhältnis Staatsgebiet — Souveränität zu sagen, es soll hier nur ganz kurz gestreift werden.

Es wird immer wieder versucht, öffentlich- rechtliche Sachverhalte durch Vergleiche aus der privatrechtlichen Sphäre zu erklären, was man nicht immer bedenkenlos hinnehmen kann. Trotzdem soll hier der Versuch gemacht werden, durch solch einen Vergleich die Beziehungen zu erklären. Genau wie der Eigentümer einer Sache normalerweise die üblichen sich aus dem Eigentum ergebenden Rechte selbst ausübt, vor allem den Besitz, so kann der Staat normalerweise innerhalb seines Staatsgebietes die Staatsgewalt = Souveränität ausüben, nach innen und außen. Aber ebensowenig wie Eigentümer und Besitzer identisch zu sein brauchen, muß auch nicht immer der Staat innerhalb seines Staatsgebietes die Souveränität selbst ausüben, und der Träger der Souveränität braucht nicht immer der Staat des betreffenden Gebietes zu sein. Zur Erläuterung möge ganz kurz die Frage der internationalisierten Ströme gestreift werden. Es scheint mir sehr wohl denkbar, daß sie zu dem Gebiete eines bestimmten Staates gehören, die Souveränität aber von einer Staatengemeinschaft oder einer völkerrechtlichen Kommission ausgeübt wird. Entscheidend wird hierbei immer sein, ob der betreffende Staat überhaupt in der Lage ist, die Hoheitsrechte wieder selbst auszuüben. Wenn einem Staat die Ausübung der wichtigsten Hoheitsrechte über Teile seines Staatsgebietes gewaltsam untersagt wird, dann hat er die Souveränität über diese Gebiete verloren, und zwar solange, bis er wenigstens die Macht hat, die Ausübung dieser Hoheitsrechte wieder selbst zu übernehmen. Ob er sie von diesem Zeitpunkt ab auch tatsächlich selbst ausübt, das ist gleichgültig für die Frage, ob er die Souveränität über diese Gebiete wieder erlangt hat. Der Begriff der Souveränität ist untrennbar mit dem Begriff der Macht verbunden. Martens[8]) übersetzt Souveränität mit Machtvoll-

---

[6]) S. 5.
[7]) S. 144.
[8]) Martens, Bd. 1, S. 286.

kommenheit, Hatschek[9]) bezeichnet sie als eine „oberste Herrschergewalt". Für Bodin[10]) ist die Souveränität die „absolute und dauernde Macht über ein Gemeinwesen", für ihn brachte ein „tributum coactum" immer einen Verlust der Souveränität mit sich, nicht aber die „pensio libera"[10a]).

Für unser Gebiet ergibt sich folgendes: Daß die Uferstaaten in ihren Küsten oder „Hoheitsgewässern" Souveränität ausüben, wird im einzelnen noch zu beweisen sein. Damit brauchen sie aber noch nicht zu ihrem Staatsgebiet gehören. Tatsächlich gehören sie aber mit zu dem Staatsgebiet, und zwar u. a. aus folgenden Gründen:

Die Staaten rechnen die Küstengewässer dem Staatsgebiet des jeweiligen Uferstaates (vgl. das bereits erwähnte Pariser Luftrechtsabkommen von 1920) zu. Das entspricht ja auch der historischen Entwicklung; sind doch die Küstengewässer, in räumlicher Ausdehnung, die Rudimente der einstmals von den Seemächten beanspruchten und zum Teil ja als „Eigentum" beanspruchten Seeterritorien, natürlich nur bei den Uferstaaten, die einstmals Seemächte mit so weitgehenden Ansprüchen waren. Zum andern: zu wessen Staatsgebiet sollten die Küstengewässer sonst gehören? Die Völkergemeinschaft hat sicher kein eigenes Staatsgebiet. Einige Schriftsteller vertreten die These, das Küstenmeer sei nicht nur in geographischer, sondern auch in rechtlicher Beziehung ein Teil des Meeres, mithin gehöre es wie dieses heute zu den res communes. Der Uferstaat habe hier nur einige ausschließliche Rechte, die sich erschöpfend aufzählen ließen[11]). Es ist dies eine These, die sich die staatliche Praxis jedenfalls nicht zu eigen gemacht hat, und darauf kommt es doch in erster Linie an.

Die Tatsache, daß es sich bei den Küstengewässern um Wassergebiete handelt, steht einer Zugehörigkeit zum Staatsgebiet des Uferstaates nicht im Wege. Unerschöpflichkeit der natürlichen Reichtümer, die es ja gar nicht gibt, wie sich schon lange gezeigt hat, und die Unmöglichkeit natürlicher Grenzziehung waren für einen Grotius die juristischen Gründe, die Unmöglichkeit zu beweisen, daß das Meer zum Gebiet irgendeines Staates gehören könne. Für das Küstenmeer machte selbst er eine Ausnahme (vgl. S. 17). Gehören aber die Küstengewässer zum Staatsgebiet des Uferstaates, dann auch die sich hier bildenden Inseln ipso iure ohne besondere Okkupation durch den Uferstaat. Dieser Fall wäre beinahe einmal praktisch geworden. Es hatte sich vor der Mississippimündung eine Insel gebildet, die ein Engländer in Besitz genommen hatte, die er aber wieder räumen mußte, da die Ver-

---

[9]) Hatschek, S. 20.
[10]) Schorer, S. 490.
[10a]) Dock, S. 15.
[11]) Vgl. Stoerk, Das Seegebiet, S. 454; Strupp, Theorie und Praxis des Völkerrechts, S. 40; Liszt, Völkerrecht S. 80.

einigten Staaten sie beanspruchten [12]). Da der betreffende Engländer die Inbesitznahme der Insel nicht im Auftrage irgendeines Staates vorgenommen hatte, scheint es überhaupt schon zweifelhaft, ob hier eine völkerrechtliche Okkupation vorliegt.

B. Die räumliche Ausdehnung.

Es wurde bereits gesagt (vgl. S. 1), daß die Küstengewässer durch Küste und Eigengewässer auf der einen Seite, durch das freie Meer auf der andern Seite begrenzt werden. Als Grenze zwischen Küstengewässern und Küste wurde, wie wir schon erwähnt haben (vgl. S. 7), in Rom die Linie des höchsten Flutstandes angesehen. Diese Regelung finden wir noch in dem Vertrage über die Überlassung von Kiautschau vom 6. März 1898 [13]). In den Art. 1 und 3 wird bestimmt, daß der höchste Wasserstand für Grenzziehungen maßgebend sein solle. Der Vorschlag von Jakobsen, daß es auf den jeweiligen Ebbe- oder Flutstand ankomme [14]), ist im Vereinszollgesetz des Norddeutschen Bundes vom 1. Juli 1869 berücksichtigt worden. So heißt es in § 16 II: „Wo das Vereinsgebiet durch das Meer begrenzt wird, bildet die jedesmalige, den Wasserspiegel begrenzende Linie des Landes die Zollinie“ [15]). Der Vorschlag Wheaton's, das Meer bei der Grenze der Schiffbarkeit beginnen zu lassen [16]), hat m. W. keine praktische Anwendung gefunden.

In zahllosen Abkommen, Verträgen usw. der Gegenwart wird die Niedrigwasserlinie als Grenze bezeichnet, so u. a. in der englischen Territorial Waters Jurisdiction Act [17]), in Art. 2 des Nordsee-Fischereivertrages von 1884 (Haager Nordsee-Konvention) [18]), in § 3 der bereits erwähnten Deutschen Prisenordnung vom 30. Sept. 1909, und in Art. 1 des Deutsch-Amerikanischen Abkommens zur Verhütung des Schmuggels mit alkoholischen Getränken vom 19. Mai 1924. Der Abkommensentwurf der Haager Kodifikationskonferenz 1930 enthielt keine Bestimmung darüber, weil sich eine Einigung über die Gesamtausdehnung der Küstengewässer nicht erzielen ließ. Auf eine Bestimmung, daß die Niedrigwasserlinie die Grenze bilden solle, würde man sich ohne weiteres geeinigt haben, aber diese Bestimmung war eben verbunden mit einer Regelung der Gesamtbreite. Schücking meint allerdings, daß die Niedrigwasserlinie ziemlich illusorisch geworden wäre durch eine allzu häufige Anwendung des Buchten-

---

[12]) Wilhelmi, S. 36.
[13]) Fleischmann, Völkerrechtsquellen, S. 287.
[14]) Perels, S. 20.
[15]) BundesGesBl. 1869, S. 320.
[16]) Perels, S. 20.
[17]) Perels, S. 21.
[18]) RGBl. 1884, S. 25 ff.

prinzips [19]). In der staatlichen Praxis wird gegenwärtig ganz überwiegend die Niedrigwasserlinie angewandt, schon allein aus dem Grunde, weil man auf diese Weise die äußere Grenze der Küstengewässer weiter in das Meer verlegen kann, ohne Widerspruch zu finden.

M. E. kann man es wohl ohne Bedenken als geltendes Völkerrecht bezeichnen, daß die Ebbelinie die Grenze zwischen Meer und Küste bildet. Einmal entspricht dem, wie schon gesagt, die Praxis größtenteils, zum andern beanspruchen die Staaten, die sich diese Regelung nicht zu eigen gemacht haben, ja nur ein Weniger gegenüber dem, was ihnen vom Völkerrecht zugestanden wird.

Sehr streitig ist dagegen auch in der Praxis die Grenzziehung zwischen Binnen- oder Eigengewässern und den Küstengewässern. Zu den Eigengewässern eines Staates gehören normalerweise seine Flüsse, Seen, unstreitig auch Binnenmeere dann, wenn sie vom Staatsgebiet nur eines Staates umschlossen werden. Auch Flußmündungen und Buchten gehören zu den Eigengewässern, solange ihre Breite eine gewisse Entfernung nicht übersteigt. Die Eigengewässer gehören selbstverständlich mit zum Gebiet des umschließenden Staates, was auch in der Theorie fast einhellig anerkannt wird. Die Handlungsfreiheit des Staates unterliegt hier bedeutend weniger völkerrechtlichen Beschränkungen als in den Küstengewässern. Eine Beschränkung der Jurisdiktionsausübung kann hier unstreitig nur auf Grund zwischenstaatlicher Verträge erfolgen. Kriegsschiffe dürfen sich in den Eigengewässern eines andern Staates nur mit dessen besonderer Genehmigung aufhalten, wenn sich nicht die Staaten mit einer vorherigen diplomatischen Anzeige begnügen [20]). In den Küstengewässern sollen Kriegsschiffe anderer Staaten nach überwiegender Meinung das Recht der friedlichen Durchfahrt haben. Es kann also von Bedeutung sein, ob ein bestimmtes Wassergebiet zu den Eigen- oder Küstengewässern eines Staates gehört.

Eine sehr ungenaue Regelung bezüglich der Grenzziehung zwischen Küsten- und Eigen- bzw. Binnengewässern trifft das Preuß. Fischereigesetz vom 11. Mai 1916 [21]), wenn es im § 1 bestimmt: „Im Sinne dieses Gesetzes sind

1) Küstengewässer: die Teile der Nord- und Ostsee, auf die sich die preußische Staatshoheit erstreckt, einschließlich der offenen Meeresbuchten, — —

---

[19]) Schücking, Kodifikationsversuch des Rechts der Küstengewässer, S. 21.

[20]) § 1 der Zulassungbestimmungen für fremde Kriegsschiffe zu deutschen Häfen und Flüssen. MarineVOBl. 1925, Heft 22.

[21]) Preuß. Ges. Samml. 1916, S. 55.

2) Binnengewässer: alle andern Gewässer."
Alle Buchten werden hier also zu Küstengewässern, ohne Rücksicht auf ihre Öffnungsbreite.

Beansprucht werden Buchten und Flußmündungen als Eigengewässer bis zu einer Mündungs- bzw. Öffnungsbreite von 6—20 Seemeilen, am häufigsten 6, 10 und 12 Seemeilen. Von einer gedachten Linie an, die die beiden so weit entfernten Punkte an den gegenüberliegenden Ufern verbindet, beginnt dann die Zone der Küstengewässer. Vereinzelt werden Buchten mit sehr weiten Öffnungen als Eigengewässer mit der Begründung beansprucht, daß dieser Anspruch schon seit altersher erhoben worden sei, es handelt sich hier um sog. „historische Buchten". Solche Ansprüche werden u. a. von England und den Vereinigten Staaten erhoben. Die "King's Chambers", die 1604 in einer Erklärung Jakobs I. für England ausdrücklich in Anspruch genommen wurden (vgl. S. 11), wurden in der Territorial Waters Jurisdiction Act von 1878 nicht mehr erwähnt. Dagegen wurde 1877 durch den Privy Council in London die Bay of Conception für territorial erklärt, ebenso die Chesapeakebay durch den Court of Commissioners of Alabama claims 1885 mit der Begründung, sie sei von jeher als territorial angesehen worden [22]). Seit 1793 beanspruchen die Vereinigten Staaten die 15 Meilen breite Delaware Bay [23]).

Auf der Haager-Nordsee-Konferenz von 1882 einigte man sich auf 10 Seemeilen Öffnungsbreite (Art. 2 der Konvention), ebenso in einem Fischereivertrag (Art. 3) [24]), der 1885 zwischen Spanien und Portugal abgeschlossen wurde; die Deutsche Prisenordnung von 1909 anerkennt als Eigengewässer nur Buchten mit einer Öffnungsbreite bis zu 6 Seemeilen.

Sehr streitig ist auch die Behandlung von Meerengen, wenn beide Ufer zum Gebiet desselben Staates gehören, und sie nicht breiter als 6 Seemeilen sind. Denn jetzt wird man sie als Eigengewässer ansehen müssen. Das Recht auf freie Durchfahrt für Schiffe anderer Staaten muß jetzt aber sehr problematisch erscheinen, insbesondere das Durchfahrtsrecht für Kriegsschiffe. Die „Freiheit der Meere" könnte durch Sperrung wichtiger Meerengen vollkommen illusorisch werden. Eine staatliche Praxis, die über die Behandlung dieser Fragen Aufschluß geben könnte, gibt es kaum. Über die wichtigsten Meerengen sind Abkommen geschlossen, die, entsprechend den Machtverhältnissen und den Interessen der Vertragschließenden eine Regelung getroffen haben, die dann während des Weltkrieges teils beachtet, teils auch nicht beachtet wurde. So sind die Verhältnisse im Marmarameer, Bosporus und den Dardanellen u. a. auch im Friedensvertrag von

---

[22]) Oppenheim, S. 582, 583.
[23]) Schücking, Das Küstenmeer, S. 20.
[24]) Tafel, a. a. O., S. 277.

Lausanne geregelt worden. Für die Magellanstraße gilt ein Vertrag der Uferstaaten Chile und Argentinien aus dem Jahre 1881[25]). Durch diese Verträge sind für diese Meerengen Verhältnisse und Rechte geschaffen worden, die sich zum Teil sehr unterscheiden von den Verhältnissen in andern Eigengewässern. Die Verhältnisse sind hier denen der internationalisierten Flüsse und Kanäle sehr ähnlich. Gehören die beiden Ufer einer Meerenge von dieser Breite aber verschiedenen Staaten, soll dann die Zone bis zur Mittellinie zu den Küstengewässern oder zu den Eigengewässern der beiden Uferstaaten gehören? Diese Frage wird nicht durch eine staatliche Praxis beantwortet. Theoretische Erwägungen darüber anzustellen, scheint mir müßig.

Eine weitere Frage ist die der Behandlung der Gewässer zwischen den einzelnen Inseln einer Inselgruppe. Eine einzelne im Meer liegende Insel hat ihre eigenen Eigen- und Küstengewässer, ganz entsprechend der kontinentalen Regelung. Handelt es sich um eine Inselgruppe oder einen Archipel, und wird von den Inseln ein größeres Meeresgebiet eingeschlossen, so liegt es ziemlich nahe, dieses als Binnengewässer zu behandeln, wenn die Inseln alle zum Gebiet desselben Staates gehören. Eine einheitliche staatliche Praxis läßt sich auch hier nicht feststellen. In erster Linie wird es bei diesen Fragen darauf ankommen müssen, welche historischen Ansprüche im Einzelfall erhoben worden sind, und ob sie anerkannt worden sind. Sollten einmal die 1930 gescheiterten Kodifikationsversuche des Rechts der Küstengewässer wieder aufgenommen werden, so wird man diese Fragen m. E. nicht abstrakt regeln können, sondern wird in irgendeiner Form eine Regelung treffen müssen, wie sie Schücking im Haag[26]) oder der englische Entwurf für die Stockholmer Tagung der International Law Association in den Art. 17 und 18[27]) vorgeschlagen haben, eine Sonderregelung in allen Fällen, wo nachweislich über das Übliche hinausgehende Ansprüche seit langem von den betreffenden Staaten erhoben worden sind, die dann von einer Kommission zu überprüfen wären. Aber nach dem Fiasko, das die Haager Kodifikations-Konferenz erlitten hat, ist nicht anzunehmen, daß in absehbarer Zeit noch einmal ein Versuch unternommen werden wird, ausgenommen vielleicht von privaten Gesellschaften und Vereinigungen.

Ist die innere Grenze der Küstengewässer also schon ziemlich streitig, so ist es die äußere noch vielmehr, da von den einzelnen Staaten verschieden breite Küstengewässerzonen beansprucht werden.

Der Mindestanspruch beträgt 3 Seemeilen. Diese Breite ist in zahlreichen Abkommen, Gesetzen usw. zugrunde gelegt worden,

---

[25]) Vanselow, Völkerrecht, S. 116.
[26]) Schücking, Kodifikationsversuch, S. 19.
[27]) 33. Bericht d. I. L. A., S. 285 ff.

so u. a. in der Territorial Waters Jurisdiction Act von 1878[28]), in Art. 2 der bereits erwähnten Nordsee-Konvention von 1882. Über die Bedeutung der hier bezeichneten Drei-Seemeilen-Zone war einmal zu entscheiden:

Ein dänischer Fischer, Mortensen, hatte, 5 Meilen von der englischen Küste entfernt bei Lossimouth auf in England verbotene Art gefischt und war festgenommen worden[29]). Nachdem er in erster Instanz verurteilt wurde, bestätigte der High Court of Justiciary zu Edinburg als zweite Instanz das Urteil mit der Begründung: Der Haager Fischereivertrag von 1882 enthalte nichts über die Frage der Territorialität, sondern behandle nur die Frage ausschließlicher Fischerei-Gerechtsamkeit. Fischereibefugnis und Jurisdiktion seien zweierlei. — — Dagegen ist zu sagen, daß Titel und Einleitung der Haager Konvention es klar erkennen lassen, daß die Fischerei-Polizei in nicht-territorialen Gewässern geregelt werden sollte. So heißt es auch im Art. 1, daß die „polizeiliche Regelung der Fischerei in der Nordsee außerhalb der Küstengewässer (ex territoriales)" Gegenstand des Vertrages sei. Dieser Fall Mortensen war die Folge des Nichtübereinstimmens von partikulärem Völkerrecht (der Nordsee-Konvention) und dem englischen innerstaatlichen Recht.

In Art. 1 des Abkommens zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten über die Bekämpfung des Alkoholschmuggels vom 19. Mai 1924 heißt es: „Die Hohen Vertragschließenden Parteien erklären, daß es ihre feste Absicht ist, an dem Grundsatz festzuhalten, daß die eigentliche Grenze der Hoheitsgewässer 3 Seemeilen von der Küstenlinie entfernt — — liegt." Dagegen heißt es in dem zwischen Finnland und Deutschland 1926 in Helsingfors abgeschlossenen Abkommen zur Bekämpfung des Alkoholschmuggels[30]) in § 9, in dem ein Durchsuchungsrecht der Schiffe beider Staaten auf eine Entfernung von 12 Seemeilen festgelegt wird, weiter: „— — unbeschadet des Standpunktes eines jeden der vertragschließenden Teile zu den juristischen Grundsätzen, die die Hoheitsgewässer und die Zollgrenze regeln"; mit den „juristischen Grundsätzen" sind u. a. auch die Ansprüche gemeint, die die Vertragschließenden bezüglich der Breite der Küstengewässer stellen. Die Deutsche Prisenordnung anerkennt ebenfalls nur Hoheitsgewässer von 3 Seemeilen Breite. Soweit ein Staat Küstengewässer von dieser Breite beansprucht, wird sein Anspruch allseitig anerkannt. Bei weitergehenden Ansprüchen kann auf diese allseitige Anerkennung nicht gerechnet werden. Ob und inwieweit weitergehende Ansprüche anerkannt werden, läßt sich auf zweierlei Art feststellen. Es läßt sich leicht ermitteln, für welche Zone das ausschließliche Fischereirecht des Uferstaates durch Ausländer respek-

---

[28]) Perels, S. 21.
[29]) Mitgeteilt bei Tafel, a. a. O., S. 257 ff.
[30]) RGBl. Teil II, 1926, S. 220.

tiert wird, und zum andern, für welche Zone dem betreffenden Uferstaat gegenüber im Kriege von Seiten der Kriegführenden die Neutralität gewahrt wird. Es ist natürlich klar, daß in solchen Verhältnissen wie z. B. während des Weltkrieges die kleineren neutralen Staaten einer so großen Übermacht der Kriegführenden gegenüber wohl kaum den Anspruch auf eine breitere maritime Neutralitätszone behaupten können, während es in Friedenszeiten für sie leichter ist, für eine breitere Zone ein ausschließliches Fischereirecht zu behaupten.

So ist auch während des Weltkrieges keinem neutralen Staat gegenüber eine breitere als drei Seemeilen breite maritime Neutralitätszone gewahrt worden. So erklärte die deutsche Regierung anläßlich der Aufbringung eines Dampfers in einer Entfernung zwischen 3 und 4 Seemeilen von der norwegischen Küste am 17. Mai 1917 halbamtlich: „Gegenüber der Entrüstung verschiedener norwegischer Blätter, daß die Beschlagnahme des Dampfers innerhalb der Neutralitätsgrenze von 4 Seemeilen vor sich gegangen sei, wird festgestellt, daß die Beschlagnahme — — außerhalb der Drei-Seemeilen-Grenze stattgefunden hat. Die deutsche Regierung hat niemals die von der norwegischen Regierung beanspruchte Vier-Seemeilen-Neutralitätsgrenze anerkannt“ [31]) [32]).

Es fragt sich, ob überhaupt eine Anerkennung dieser Ansprüche seitens anderer Staaten heute nötig ist.

Wenn die Auffassung, das Meer sei eine res communis omnium, unbestrittenes Völkerrecht ist, dann wäre für jede Okkupation von Teilen dieser res communis die allgemeine Anerkennung seitens der andern Staaten nötig, wenn sie nicht völkerrechtswidrig sein soll. Diese Auffassung war, wie sich gezeigt hat, bis ins 17. und 18. Jahrhundert hinein nicht die herrschende. Wenn die von einem Staat erhobenen Ansprüche durch die übrigen Staaten damals meistens bestritten wurden, dann deshalb, weil diese selbst gern Ansprüche auf die Territorien erhoben hätten; soweit es sich jedoch um Ansprüche auf Küstengewässer handelte, wurden diese meistens anerkannt, oder doch nicht bestritten. Soweit das Meer nun frei von irgendwelchen Ansprüchen geworden ist, — dieser Zustand trat ja erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein — wird eine erneute Okkupation allgemeiner Anerkennung bedürfen, wenn sie nicht völkerrechtswidrig sein soll. Soweit es sich aber heute um historische, nie aufgegebene Ansprüche auf Küstengewässer oder die Beanspruchung von Buchten als Eigengewässer handelt, ist eine allgemeine Anerkennung nicht nötig; es gibt keine Völkerrechtsnorm, die den Anspruch auf Küstengewässer nur für eine bestimmte Breite für rechtmäßig, darüber hinaus aber für völkerrechtswidrig erklärt.

---

[31]) Stier-Somlo, a. a. O., S. 153, Anm. 15.

[32]) Vgl. dazu die Entsch. des Deutschen Oberprisengerichts a. d. Jahre 1916, angeführt b. Tafel, a. a. O., S. 268.

Es wird von einigen Schriftstellern, u. a. auch von Schücking[33]) behauptet, daß die Kanonenschußweite einmal allgemein gültig gewesen sei, zu einer Zeit, als die Reichweite etwa 3 Seemeilen betragen habe. Und nun soll, nach Meinung der einen jede Küstengewässerzone solange völkerrechtsgemäß sein, als ihre Breite nicht über die Kanonenschußweite hinausgehe, wohlverstanden auch über die Reichweite der heutigen Geschütze[34]). Nach Meinung der andern soll irgendwann einmal die angeblich allgemeingültige Kanonenschußweite als Breite der Küstengewässer abgelöst sein durch die damalige Reichweite der Geschütze in Seemeilen ausgedrückt: 3 Seemeilen[35]). Es ist bereits darauf hingewiesen worden (vgl. S. 19), daß der Sinn der Bynkershoekschen Kanonenschußweite vielfach falsch verstanden worden ist. Wenn wir nun die Kanonenschußweite als Breite der Küstengewässer in zahlreichen Verträgen finden[36]), dann deshalb, weil innerhalb dieser Zone, wie bereits ausgeführt, in Anbetracht der damaligen Seekriegstechnik die Herrschaft des Uferstaates nicht nur auf dem Papier stand. Zum andern darf nicht übersehen werden, daß in Anbetracht der Unvollkommenheit der nautischen Hilfsmittel zu damaliger Zeit eine bestimmte Entfernung sich durch optische Mittel (z. B. die Horizontlinie als Grenze der Küstengewässer) oder andere primitiv-technische Methoden (z. B. Reichweite der Geschütze als Grenze) besser festlegen und feststellen ließ als eine in Meilen ausgedrückte Entfernung. Wir finden dann später Verordnungen, Verträge usw., in denen die Kanonenschußweite neben der Entfernung von 3 Seemeilen gebraucht wird. So heißt es in Art. 21 des russischen Prisenreglements von 1869: „Unter der Bezeichnung ‚freies Meer' sind die Gewässer zu verstehen, die sich außerhalb der Tragweite der Küstenbatterien oder 3 Seemeilen vom Strande befinden"[37]). Die Vereinigten Staaten ersetzten 1794 in einer Kongreßakte die Kanonenschußweite durch eine Entfernung von 3 Seemeilen[38]).

Die Ansprüche auf Wahrung der Neutralität und auf ausschließliche Fischereigerechtigkeit sind vielleicht die am stärksten in Erscheinung tretenden Ausflüsse der Zugehörigkeit der Küsten-

---

[33]) Das Küstenmeer, S. 13.

[34]) Schücking, a. a. O., S. 13; Bonfils, S. 28; Stier-Somlo, Küstenmeer, S. 843.

[35]) Liszt, S. 79.

[36]) Vertrag zw. Frankreich u. Holland v. 1793, Art. 21, Vertrag zw. Frankreich u. Rußland v. 1787, Art. 28, Vertrag zw. Frankreich u. England v. 1794, Art. 25, Vertrag zw. Frankreich u. Tunis v. 1797, Vertrag zw. beiden Sizilien u. Rußland v. 1787, Art. 16, Vertrag zw. Verein. Staaten u. England v. 1794, Art. 25, Edikt d. Republik Genua v. 1. Juli 1779, Edikt d. Republik Venedig v. 9. Sept. 1779, Russische Allerhöchste Bestätigte Regale f. Privatkaper v. 31. Dez. 1787; vgl. Schücking, Recht des Küstenmeers, S. 9, Anm. 3, S. 12.

[37]) Martens, Das internationale Recht, Bd. I, S. 380.

[38]) Baty, S. 516.

gewässer zum Gebiet des Uferstaates. Jedem Uferstaat ist die Entscheidung überlassen (auch wenn sie unter dem Nachdruck anderer Staaten gefällt und von ihm beeinflußt wird), ob er seine gesamten Souveränitätsrechte, soweit sie nicht durch entgegenstehende Völkerrechtsnormen schon sachlich eingeschränkt sind, bis an die räumlichen Grenzen der Küstengewässer ausüben will oder nicht. So steht es jedem Uferstaat frei, Teile seiner Küstengewässer auch der Befischung durch Staatsfremde zu überlassen. Nur den Anspruch auf Wahrung der Neutralität muß der Uferstaat für seine gesamten Küstengewässer erheben.

Es ist unrichtig, wenn in dem Pariser Schiedsurteil vom 15. August 1893 über Fischereigrenzen im Beringsmeer [39]) die Rede ist von «la limite ordinaire de trois milles». Es ist ohne weiteres nachzuweisen, daß, solange es eine besondere Küstengewässerzone gibt, von einigen Uferstaaten die äußere Grenze in weiterer Entfernung als einer Kanonenschußweite oder 3 Seemeilen vom Ufer festgesetzt worden ist. Schweden und Norwegen beanspruchen auch in der Gegenwart 4 Seemeilen breite Küstengewässer, gerechnet von den äußersten, nicht ständig vom Wasser überspülten Schären [40]), Norwegen u. a. noch den 45 Seemeilen breiten Vestfjord bei den Lofoten und den 32 Seemeilen breiten Varangerfjord am Eismeer als Eigengewässer. In der Barentsee beansprucht Norwegen 4 Seemeilen breite Küstengewässer, Rußland 12 Seemeilen breite. Es hat aber England unter diplomatischem Druck, von Deutschland auf Grund von Verhandlungen die Fischerei bis auf 3 Seemeilen Entfernung von der Küste gestattet. Rußland hatte schon einmal seine Ansprüche zurückstecken müssen. Es beanspruchte in einem Ukas Alexanders I. vom 16. September 1821 100 Seemeilen breite Küstengewässer an seiner Nordküste [41]). Nach einem Protest durch England und die Vereinigten Staaten wurde dieser Ukas wieder aufgehoben. Die Vier-Meilengrenze findet sich in einem norwegischen Gesetz vom 4. Oktober 1688 [42]). 1776 verbot Dänemark jede Annäherung auf Islands Küste auf weniger als 4 Seemeilen Entfernung, Schweden hat 1758 eine 3 Seemeilenzone für Prisenangelegenheiten festgesetzt, die als die in der schwedischen Lotsenordnung von 1696 genannte Sichtweite angesehen wurde [43]). In einem Prisenreglement von 1808 wurde allerdings wieder eine 4 Seemeilen breite Zone festgesetzt [44]). Die Praxis war also, wie man sieht, nicht immer eindeutig. Schweden und Norwegen haben aber seit langer Zeit meistens 4 Seemeilen breite Küstengewässer beansprucht. Das erklärt sich vielleicht daher, daß die in Norwegen

---

[39]) Angeführt bei Schücking, a. a. O., S. 11, Anm. 2.
[40]) Heinrici, S. 850.
[41]) Martens, Bd. I, S. 354.
[42]) Tafel, a. a. O., S. 145.
[43]) Staël von Holstein, S. 322.
[44]) Tafel, a. a. O., S. 145.

und Schweden gebräuchliche Entfernungseinheit, die „league“ = 1/15 Breitengrad, also 4 Seemeilen betrug, die englische „league“ dagegen 1/20 Breitengrad, also 3 Seemeilen [45]).

Der gegenwärtige Zustand wird von den interessierten Kreisen, insbesondere Fischereikreisen, als unerfreulich bezeichnet. Da die Ausdehnung der Küstengewässer so uneinheitlich und so vielerlei Widersprüchen und Protesten seitens anderer Staaten unterworfen ist, kommt es häufiger vor, daß Fischer trotz aller Gewissenhaftigkeit manchmal Fischereigerechtigkeiten anderer Uferstaaten verletzen, was dann wieder Verhandlungen, diplomatische Proteste, Beschlagnahme von Fischdampfern und Schadensersatzklagen zur Folge hat, die für die Beteiligten nicht gerade erfreulich sind. Uferstaaten, vor deren Küste sich wichtige Fanggründe befinden, können sich durch Beschlagnahme ausländischer Fischdampfer, die in die Küstengewässer dieses Uferstaates hineingeraten sind, eine ganz beachtliche Einnahmequelle verschaffen. Es ist daher nicht verwunderlich, daß bereits mehrfach der Versuch unternommen worden ist, durch eine allgemeine zwischenstaatliche Vereinbarung klare und eindeutige Verhältnisse zu schaffen.

1895 trat die niederländische Regierung mit einem Vorschlag an die übrigen interessierten Staaten heran, die Breite der Küstengewässer einheitlich auf 6, im Kriegsfall auf 12 Seemeilen festzusetzen [46]). Die speziellen niederländischen Interessen haben diese vorgeschlagene Regelung sehr stark beeinflußt. Als ein Staat, der sich bei allen Streitigkeiten und Kriegen neutral verhalten will, erstrebt Holland in Kriegszeiten eine möglichst breite Küstengewässerzone, um seine Schiffahrt so ungefährdet wie möglich weiterbetreiben zu können, in Friedenszeiten will Holland dagegen Fanggründe an andern Küsten seiner Fischerei möglichst offen halten. — — Der von Holland gemachte Versuch scheiterte. In der Nordsee-Konvention von 1882 wurde die Breite der Küstengewässer auf 3 Seemeilen festgesetzt. Norwegen ist dieser Konvention nicht beigetreten, welche dadurch viel von ihrem Wert verlor. Für die Ostsee gilt sie ja überhaupt nicht.

Der 1930 im Haag unternommene Kodifikationsversuch scheiterte in erster Linie daran, daß man sich über die Frage der Ausdehnung der Küstengewässer nicht einigen konnte. Es wurde hier der Versuch unternommen, sich auf eine 3 Seemeilenzone zu einigen, evtl. darüber hinaus noch eine 3 Seemeilen breite Verwaltungszone zu schaffen, in welcher dem Uferstaat nur ganz bestimmte, genau umgrenzte Befugnisse zustehen sollten. 17 von den insgesamt vertretenen 34 Staaten entschieden sich für einen dieser beiden Vorschläge. Finnland verlangte 4 Seemeilen, Island, Norwegen und Schweden verlangten 4 Seemeilen und 1 Verwaltungs-

---

[45]) Vanselow, Völkerrecht, S. 99, Anm. 70.
[46]) Liszt-Fleischmann, Völkerrecht, S. 143.

zone, gingen damit über ihre bis jetzt erhobenen Ansprüche noch hinaus. 6 Seemeilen wurden u. a. von Italien verlangt, 6 Seemeilen und Verwaltungszone von Kuba, Spanien u. a.[47]). Rußland war auf dieser Konferenz nicht vertreten. Es hätte mit seinem Anspruch auf 12 Seemeilen breite Küstengewässer an seiner Nordküste das Bild nur noch bunter gemacht. Das Beispiel Schwedens und Norwegens beweist, daß Schücking recht hat mit der Behauptung, viele Staaten hätten versucht, bei dieser letzten Gelegenheit ihre Küsten- und Eigengewässer auf Kosten des freien Meeres zu erweitern, und Ansprüche zu erheben, die sie sonst noch gar nicht geltend gemacht hätten. Vielfach wurde auch der Versuch gemacht, Küstengewässer zu Eigengewässern z. B. durch Anwendung des Buchtenprinzips zu machen, um auf diese Weise die äußere Grenze der Küstengewässer hinauszuschieben. Bei so verschiedenartigen Interessen, wie sie im Haag zutage traten, mußte der Kodifikationsversuch scheitern; denn die Vorteile, die eine Einigung und eine einheitliche Regelung allen gebracht hätte, wären nicht groß genug gewesen gegenüber den Nachteilen, die einzelne Staaten durch Beschränkung ihrer Ansprüche hätten in Kauf nehmen müssen.

Ja, innerhalb desselben Staates gehen die Interessen der an diesen Fragen beteiligten Kreise stark auseinander.

In einer Eingabe des Verbandes Deutscher Reeder e. V. an das Reichswirtschaftsministerium vom 26. August 1924[48]) wurden die Interessen der deutschen Wirtschaft an diesen Fragen wie folgt umschrieben:

Die Schiffahrt ist ganz allgemein an einer sehr weitgehenden Pflege der Seezeichen usw. durch den Uferstaat interessiert, mit Rücksicht auf das Durchsuchungsrecht durch die uferstaatliche Zollpolizei innerhalb der Küstengewässer würde wieder eine nicht zu breite Zone zu befürworten sein. Da die Bergung innerhalb der Küstengewässer häufig den Gesellschaften vorbehalten ist, die im Gebiet des Uferstaates ihren Sitz haben, ist die Großschiffahrt hinsichtlich dieser Frage an einer nicht zu breiten Zone interessiert, damit eine eventuell nötige Bergung nicht unter Ausschaltung ausländischer Konkurrenz erfolgen muß. Hier gehen die Interessen der deutschen Bergungsreedereien mit denen der Großschiffahrt konform. Eine ausländische Konkurrenz ist in der Nähe der deutschen Küsten nicht zu fürchten, dagegen haben die deutschen Bergungsgesellschaften ihr Arbeitsfeld auch in der Nähe ausländischer Küsten. In Kriegszeiten besteht seitens aller Wirtschaftskreise eines neutralen Landes ein Interesse an einer möglichst breiten Zone. Mit Rücksicht auf die Interessen der Fischerei wäre dem noch folgendes hinzuzufügen: Da die Hauptfanggründe für die Fischerei, wenn wir uns einmal auf nord- und westeuropäische Verhältnisse

[47]) Schücking, Kodifikationsversuch, S. 18.
[48]) Aktz. Lc zu II S Nr. 292.

beschränken wollen, in der nördlichen Nordsee, bei Island und Spitzbergen, zum Teil auch im Eismeer liegen, in der Nähe der englischen, holländischen und deutschen Küste aber bedeutende Fanggründe nicht mehr vorhanden sind, haben die Fischer dieser Länder natürlich ein Interesse an nicht allzu breiten Zonen, da sie für die heimischen Gewässer ausländische Konkurrenz kaum zu fürchten brauchen; anders dagegen die schwedischen und norwegischen Fischer, die die vor ihren Küsten liegenden Fanggründe am liebsten für sich allein reserviert sähen, eine möglichst breite Küstengewässerzone erstreben. Denken wir daran, welche Bedeutung die Fischerei für das norwegische Wirtschaftsleben hat, dann ist es ohne weiteres verständlich, daß die norwegische Regierung nachdrücklichst die Anerkennung einer 4 Seemeilenzone verlangt und, wie bereits ausgeführt, auf der Haager Konferenz den Versuch machte, außer der 4 Meilenzone noch den Anspruch auf eine besondere Verwaltungszone durchzusetzen.

Es wurde bereits gesagt, daß die Kanonenschußweite als Breite der Küstengewässer nie eine allgemeingültige Völkerrechtsnorm gewesen ist. Deshalb ist es auch kein Problem, ob nun in Anbetracht der viel größeren Reichweite der Geschütze die Breite der Küstengewässer entsprechend gewachsen sein soll. Bestrebungen der Uferstaaten, ihr Landgebiet gegen Angriffe zu schützen, also ein allgemeines Schutzbedürfnis, sind sicher einer der Gründe, die einmal zu dem Anspruch der Uferstaaten auf besondere Küstengewässer geführt haben. Dieses Schutzbedürfnis besteht auch heute noch. Seine Befriedigung soll nach Ansicht mancher durch die größere Reichweite der Geschütze gefährdet sein, weil Granaten von sich bekämpfenden Kriegsschiffen sehr leicht das Landgebiet eines neutralen Uferstaates treffen könnten. So fragte die Regierung der Vereinigten Staaten am 16. September 1864 den englischen Geschäftsträger in Washington, ob nicht, entsprechend der größeren Reichweite der Geschütze die in England und den Vereinigten Staaten gebräuchliche 3 Seemeilenzone durch eine 5 Seemeilen breite ersetzt werden solle[49]). Darauf ist zu sagen, daß während des Weltkrieges die deutsche Westfront bis zur Schweizer Grenze ging, wie es ja überhaupt in jedem Landkrieg möglich ist, daß die kämpfenden Parteien sich unmittelbar an der Grenze eines neutralen Staates gegenüberstehen, ohne daß dessen Staatsgebiet durch eine mehrere Meilen breite Neutralitätszone geschützt ist. Normalerweise ist es auch den Kriegführenden möglich, die Kampfhandlungen so zu führen, daß das neutrale Gebiet nicht in Mitleidenschaft gezogen wird. Diese Möglichkeit haben auch die zur See kämpfenden Parteien. Zum andern, wird denn die Neutralität und die Sicherheit des Uferstaates nicht dadurch verletzt bzw. gefährdet, wenn Geschosse die Küstengewässer treffen?

---

[49]) Schücking, Küstenmeer, S. 11.

Jeder Staat kann also, solange es an bindenden zwischenstaatlichen Vereinbarungen fehlt, eine so breite Zone beanspruchen, wie er will, wenn dieser Anspruch nur historisch ist. Mag Grotius recht haben, wenn er, sich auf Papinian stützend, behauptet, völkerrechtlich öffentliches Gebiet könne nicht ersessen werden [50]), zu der Zeit, als die betreffenden Uferstaaten ihre Ansprüche zuerst erhoben, war das Meer jedenfalls kein „völkerrechtlich öffentliches Gebiet“ [51]), Grotius' These, unterstellt, sie sei Völkerrecht, trifft diese Ansprüche also gar nicht. Allerdings dürfte es in der Praxis wohl kaum zu überwindende Schwierigkeiten bereiten, wenn festgestellt werden soll, wann nun ein Anspruch historisch begründet ist. Man wird einen Anspruch m. E. dann als historisch begründet ansehen müssen, wenn er in der Vergangenheit genügend lange erhoben worden ist ohne Widerspruch zu finden. Unbeachtlich wäre jedoch der Widerspruch solcher Staaten, die machtpolitisch garnicht in der Lage waren, ihrem Widerspruch auch nur die geringste Beachtung zu erzwingen. Es soll aber zugegeben werden, daß diese Lösung wohl nur theoretisch möglich ist.

C. Einzelne Rechte und Pflichten des Uferstaates.

Steht dem Uferstaat die Souveränität über seine Küstengewässer zu, gehören sie zu seinem Staatsgebiet, wie wir gesagt haben, dann hat er über dieses Gebiet grundsätzlich allumfassende Rechte. „Das Gebiet eines Staates ist der Teil der Erde, der der Herrschaft, dem Imperium (Gebiets- oder Territorialhoheit) ausschließlich unterworfen ist“ [52]).

Alle Rechte, die infolge der politischen, wirtschaftlichen oder technischen Entwicklung einmal akut werden, stehen im Zweifel dem Uferstaat zu. Es ist gerade für diese Fälle nicht gleichgültig, wie Liszt [53]) meint, ob die Küstengewässer mit zum Gebiet des Uferstaats gehören und seiner Souveränität unterstehen, oder ob dieser nur einige bestimmte ausschließliche Rechte hier hat. Es ist aber nur ganz natürlich, daß der Uferstaat der Tatsache Rechnung tragen muß, daß die Küstengewässer, geographisch gesehen, ein Teil des Meeres sind. Die Staatstätigkeit braucht und kann deshalb in diesem Teil des Staatsgebietes nicht so allumfassend und intensiv sein wie anderswo. Sollte sich dabei

---

[50]) De Mare Liberum, cap. 7, S. 62.

[51]) Vgl. zu dieser Frage insbes. Stier-Somlo: Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht.

[52]) Rivier, S. 129. Vgl. dazu Liszt-Fleischmann, Völkerrecht, S. 129, 134; Radnitzky, S. 421; Attlmayr, S. 18; Martens, Bd. I, S. 286; Bluntschli, S. 88.

[53]) Liszt-Fleischmann, Völkerrecht, S. 144, Anm. 3.

ergeben, daß der Uferstaat in der Ausübung des einen oder andern Souveränitätsrechtes völkerrechtlich beschränkt ist, so wird zu prüfen sein, ob angesichts dieser Beschränkungen von einer Souveränität des Uferstaates noch die Rede sein kann.

1. Das ausschließliche Fischereirecht.

Der Uferstaat hat das Recht, die Fischerei in seinen Küstengewässern den eigenen Staatsangehörigen vorzubehalten, wie bereits mehrfach erwähnt wurde. Es ist dies ein ganz natürlich sich aus der Gebietshoheit ergebendes Recht des Staates, der hier wie auf dem Festlande die Erwerbstätigkeit für Ausländer regelt, unter Umständen ihnen die Berufsausübung untersagt. Durch den Ausschluß der Ausländer von der Küstenfischerei soll nun weniger ihre Betätigung als Fischer verhindert werden, sondern in erster Linie die Ausfuhr der von ihnen gefangenen Fische, ohne daß der Uferstaat oder seine Wirtschaft einen Gegenwert erhält; denn erst in Zeiten großer Arbeitslosigkeit haben einzelne Staaten Ausländern die Berufsausübung ganz allgemein verboten oder sie stark eingeschränkt.

Die bereits mehrfach erwähnte Nordseekonvention von 1882 erkennt in ihrem Art. 2 das ausschließliche Fischereirecht der Angehörigen des Uferstaates in dessen Küstengewässern ausdrücklich an, ebenso wurde dieses Recht des Uferstaates in Art. 6 des Haager Abkommensentwurfs von 1930 anerkannt. Das StGB. stellt in § 296 a das Befischen der deutschen Küstengewässer durch Ausländer unter Strafe.

Es ist wohl nicht zweifelhaft, daß es durchaus völkerrechtsgemäß ist, wenn der Uferstaat die Fischerei in den Küstengewässern seinen Staatsangehörigen vorbehält [54]). Es bleibt ihm überlassen, ob er von dieser Möglichkeit Gebrauch machen will oder nicht. Dieses ausschließliche Fischereirecht des Uferstaates ist in Friedenszeiten wohl der wichtigste Ausfluß seiner Gebietshoheit über die Küstengewässer.

2. Die Gerichtshoheit.

Dem souveränen Staate steht innerhalb seines Staatsgebietes grundsätzlich die unumschränkte Gerichtshoheit zu. Bekanntlich ist aber die personale Exterritorialität der diplomatischen Vertretungen eine der Durchbrechungen dieses Grundsatzes. Es bedeutet dagegen keine Einschränkung der Gerichtshoheit, wenn ein Staat für einzelne Fälle auf ihre Ausübung, z. B. die Strafverfolgung verzichtet, wenn er hier das Opportunitätsprinzip anwendet.

---

[54]) Kraemer, S. 124.

Für die Küstengewässer sind nun folgende Fälle denkbar, in denen (vielleicht) eine Ausübung der Gerichtshoheit seitens des Uferstaates in Betracht kommt:

Juristisch relevante Akte, mögen sie nun das Gebiet des Zivil- oder Strafrechts, des öffentlichen Rechts oder der freiwilligen Gerichtsbarkeit betreffen, können geschehen auf Schiffen von der Flagge des Uferstaates, bei der Durchfahrt durch die Küstengewässer, oder während sie in ihnen verweilen, ferner auf Schiffen fremder Flaggen unter eben denselben Verhältnissen, endlich, welcher Fall wohl aber kaum praktisch werden wird, während die beteiligten Personen in den Küstengewässern schwimmen.

Werden strafrechtlich relevante Handlungen an Bord der Schiffe, die die Flagge des Uferstaates führen, während der Durchfahrt durch die Küstengewässer oder während des Aufenthalts in denselben begangen, dann besteht kein Zweifel über die Zuständigkeit des Uferstaates. So heißt es schon in § 39 der Preuß. Strafprozeßordnung v. 20. September 1866[55]) über den Gerichtsstand: „Hinsichtlich der auf preußischen Seeschiffen in offener See oder in ausländischen Häfen und Gewässern begangenen strafbaren Handlung ist derjenige Inlandshafen, aus welchem das Schiff zuletzt ausgelaufen war und derjenige, welchen es nach der That zuerst erreicht hat, gleichmäßig als Begehungsort der letzteren anzusehen." Es ist allgemein anerkannt und bedarf keiner weiteren Ausführungen, daß Schiffe auf hoher See der Gerichtshoheit ihres Flaggenstaates unterstehen, erst recht also, wenn sie sich in den Küstengewässern ihres Flaggenstaates aufhalten, ganz gleich, ob sie diese passieren oder in ihnen Station nehmen.

Die Fälle, daß Schwimmer, mögen sie Angehörige des Uferstaates oder Ausländer seien, in die Küstengewässer hinausschwimmen, um hier z. B. einen Mord an einem andern Schwimmer zu begehen, oder um hier mit ihm Verträge zu schließen oder auch eine letztwillige Verfügung zu machen (die beiden letzten Fälle sind zu absurd, um ernst genommen zu werden), fallen unter die Jurisdiktionsgewalt, werden aber wohl kaum einmal praktisch vorkommen.

Problematisch ist nur der Fall, daß auf einem ausländischen Schiff bei der Durchfahrt durch die Küstengewässer oder während des Aufenthalts in denselben rechtlich relevante Akte geschehen, oder daß sich auf ihnen Personen aufhalten, die früher einmal Handlungen begangen haben (es kommen hier wohl in erster Linie strafrechtliche Handlungen in Betracht), die der Uferstaat verfolgen will. Die grundsätzlichen Erklärungen, die die Regierungen zu dem Haager Kodifikationsversuch abgaben, lassen keinen Zweifel über ihre Auffassungen. So erklärte die französische Regierung:

---

[55]) Preuß. Ges. Samml. 1867 B, S. 933.

«Un individu recherché par la justice française peut être arrêté à bord d'un navire de commerce étranger passant dans les eaux françaises» [56]). Die englische Regierung erklärte: "The State is not precluded from exercising jurisdiction in civil or in criminal cases over foreign merchant vessels or persons or property on bord when passing through its territorial waters . . . — Jurisdiction is not limited to accurences happening during the passage. It may be exercised to the same extent and subject to the same limitations as on the national territory. — A state is entitled to arrest a person on bord a vessel passing through its territorial waters" [57]) [58]). Endlich die Stellung der deutschen Regierung zur Frage der Beschränkung der Gerichtsbarkeit [59]): „Bei der Beantwortung der hier aufgeworfenen Fragen wird davon ausgegangen, daß der Uferstaat die Gerichtsbarkeit im Küstenmeer als Ausfluß seiner Souveränität über das Küstenmeer besitzt und lediglich durch den Anspruch des Staates, dem ein Seeschiff seiner Flagge nach angehört (Flaggenstaat) auf Gewährleistung unbehinderter Durchfahrt seiner Schiffe und Luftfahrzeuge beschränkt wird." Hinsichtlich der Gerichtsbarkeit in Zivilsachen tritt die deutsche Regierung für eine analoge Anwendung des § 482 I HGB. in einer Konvention ein. „Für Straftaten, die im deutschen Küstenmeer begangen werden, besteht deutsche Gerichtsbarkeit unter den allgemeinen Voraussetzungen. Es gilt im Küstenmeer auch, ebenso wie auf dem Festlande, § 152 II der deutschen Strafprozeßordnung. — Im Rahmen der bevorstehenden deutschen Strafprozeßreform ist eine Bestimmung geplant, wonach bei Taten, die auf einem ausländischen Seeschiff oder Luftfahrzeug im Inland begangen worden sind, ganz allgemein von der Erhebung der öffentlichen Klage abgesehen werden kann. Unter den Begriff „Inland" fällt dabei auch das Küstenmeer."

Deutscherseits bestünden keine Bedenken gegen eine Beschränkung auf folgende Fälle:

1.) Die Tat wird begangen von einem Angehörigen oder Träger eines Amtes des Uferstaates.

2.) Die Tat ist gerichtet gegen Angehörige, Amtsträger des Uferstaates oder gegen Rechtsgüter oder Interessen des Uferstaates.

3.) Die Tat stört den öffentlichen Frieden und die gute Ordnung in den Küstengewässern.

Einer Beschränkung auf Vorfälle, die sich während des Passierens oder des Aufenthalts in den Küstengewässern abgespielt haben,

---

[56]) Vanselow, Völkerrecht, S. 108, Anm. 73 a.

[57]) Vanselow, ebenda.

[58]) England hat zeitweise das Recht in Anspruch genommen, seine Untertanen auch von Bord fremder Schiffe auf dem Meer zu verhaften. Vgl. Perels, S. 57.

[59]) Vanselow, a. a. O., S. 104 ff., Anm. 73.

wird nicht zugestimmt. Ferner wird eine unterschiedliche Behandlung der Fälle, in denen das Schiff die Küstengewässer nur passiert, und der Fälle, wo es sich hier aufhält oder sich auf der Fahrt von oder nach einem Hafen des Uferstaates befindet, abgelehnt. „Die deutsche Regierung ist der Ansicht, daß im Küstenmeer dem Uferstaat die unbeschränkte Befugnis zur Ausübung seiner Finanzhoheit zusteht."

Dieser Stellungnahme entspricht die Regelung, wie sie in Art. 8 des Haager Entwurfs[60]) getroffen wurde: «L'Etat riverain ne peut procéder à bord d'un navire étrange passant dans la mer territoriale, à l'arrestation d'une personne ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors dudit passage, que dans l'un ou l'autre des cas ci-après:

1) si les conséquences de l'infraction s'étendent hors du navire;
2) si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays, ou le bon ordre dans la mer territoriale;
3) si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire, ou le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon.

Les dispositions si-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de procéder à des arrestations ou à des actes d'instructions prévus dans sa législation à bord d'un navire étrange qui se trouve dans ses eaux intérieures, ou qui stationne dans la mer territoriale, ou bien qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures. Toute fois, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation à l'occasion d'une arrestation à bord du navire.»

Der Art. 9 bringt die notwendige Einschränkung für die Anwendung zivilrechtlicher Zwangsmaßnahmen. Passiert ein fremdes Schiff die Küstengewässer, so sollen zivilrechtliche Maßnahmen, z. B. Festhalten des Schiffes, um einen dinglichen oder persönlichen Arrest durchzuführen, nur dann zulässig sein, wenn es sich um die Sicherstellung von Verbindlichkeiten handelt, die in Verbindung mit der Durchfahrt dieses Schiffes durch die Küstengewässer entstanden sind, also z. B. Schadensersatzansprüche wegen einer Kollision in den Küstengewässern oder Beschädigung von Seezeichen, Schlepp- oder Bergelohn.

Wir sehen also, grundsätzlich beanspruchen die Staaten die Gerichtshoheit über ihre Küstengewässer voll und ganz. Die unbeschränkte Ausübung würde aber zu unhaltbaren Zuständen führen. Man würde u. a. zu folgenden absurden Ergebnissen kommen:

Ein Schiff passiert die Küstengewässer eines andern Staates, bei dem hinsichtlich des Erwerbs der Staatsangehörigkeit das ius

---

[60]) Schücking, Kodifikation, S. 58 ff.

soli gilt. Während der Durchfahrt wird ein Kind geboren, dessen Eltern die Staatsangehörigkeit des Flaggenstaates des Schiffes haben. Soll das Kind nun die Staatsangehörigkeit des Uferstaates haben? Diesem wird höchstwahrscheinlich die Existenz dieses seines neuen Staatsbürgers immer unbekannt bleiben.

Während der Fahrt durch fremde Küstengewässer wird der Matrose eines Schiffes von einem andern Matrosen bestohlen. Sollen die uferstaatlichen Gerichte, wenn sie auf irgendeine Weise Kenntnis von diesem Vorfall erhalten, eingreifen müssen?

An Bord eines Passagierdampfers, der die Küstengewässer eines andern Staates durchfährt, befindet sich ein Passagier, der in einem Ort des Uferstaates Schulden hinterlassen hat. Soll nun, um z. B. eine Zwangsvollstreckung in das Gepäck dieses Passagiers durchzuführen, das Schiff mit Hunderten von Passagieren, eiliger Fracht und Post zurückgerufen oder angehalten werden können?

Diese Fälle sollen zeigen, wie, wenn die Gerichtshoheit des Uferstaates in seinen Küstengewässern bis zur letzten Konsequenz durchgeführt wird, völlig absurde und unhaltbare Ergebnisse entstehen. Kein Staat hat bisher daran gedacht, seine Gerichtshoheit tatsächlich so weitgehend auszuüben. Eine Völkerrechtsnorm, die den Uferstaaten Beschränkungen in der Ausübung ihrer Gerichtshoheit auferlegt, gibt es jedoch nicht.

Es gibt eine Reihe zwischenstaatlicher Übereinkommen, die die Ausübung der Gerichtshoheit über im Hafen liegende ausländische Schiffe und deren Besatzungen regeln und einschränken. So wurde u. a. in dem Konsularvertrag, der am 11. Dezember 1871 zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten abgeschlossen wurde [61]), bestimmt, daß die Aufrechterhaltung der inneren Ordnung von im Hafen liegenden Schiffen sowie Heuerstreitigkeiten unter der Mannschaft zur Zuständigkeit der Konsuln gehöre (Art. 13). Bei Durchsuchungen, Festnahmen usw. seitens der uferstaatlichen Behörden seien die Konsuln hinzuzuziehen (Art. 12). Den Konsuln wurde das Recht zur Vornahme gewisser Akte der freiwilligen Gerichtsbarkeit zugestanden, so das Recht zur Aufnahme letztwilliger Verfügungen (Art. 9 Abs. 2). Eine entsprechende Regelung wurde getroffen im Konsularvertrag, der am 12. X. 1925 zwischen Deutschland und Sowjetrußland abgeschlossen wurde (Art. 25) [62]). Hier wird in Art. 25 II bestimmt, daß bei Ausschreitungen an Bord die uferstaatlichen Behörden nur auf Anforderung durch den Kapitän oder Konsul einschreiten dürfen, oder wenn Ruhe und Ordnung im Hafen gestört sind.

Die für die Häfen, also Eigengewässer getroffenen Regelungen müssen arg. a maiore ad minus erst recht für die Küstengewässer gelten.

---

[61]) Fleischmann, Völkerrechtsquellen, S. 111 ff.
[62]) Vanselow, Völkerrecht, S. 511.

Wurde in den eben beschriebenen Fällen die Anwendung der uferstaatlichen Gerichtshoheit durch zwischenstaatliche Vereinbarungen beschränkt, so hat Frankreich hierfür den Weg nationaler Rechtsprechung und Gesetzgebung beschritten. Am 28. Oktober 1806 wurde vom französischen Staatsrat ein Beschluß gefaßt, der am 20. November dieses Jahres von Napoleon sanktioniert wurde, der eine Beschränkung der Jurisdiktionsausübung gegenüber den in französischen Häfen sich aufhaltenden ausländischen Schiffsmannschaften brachte, und zwar auf alle die Delikte, die die Ruhe und Ordnung in französischen Häfen störten [63]). Später ist dann einmal entschieden worden, daß bei Mord und Totschlag die Ruhe und Ordnung ohne weiteres als gestört angesehen wird [64]). Auch diese französische Regelung muß arg. a maiore ad minus auf die französischen Küstengewässer ausgedehnt werden.

Eine vernünftige Ausübung der Gerichtshoheit durch den Uferstaat in seinen Küstengewässern muß weitgehend beherrscht sein vom Opportunitätsprinzip. Auf diese Weise lassen die Ansprüche der Uferstaaten auf grundsätzliche Zuständigkeit sich sehr wohl mit den Verkehrsinteressen vereinbaren.

Bei entsprechender Anwendung der territorial waters jurisdiction act von 1878 hat England eine solche Regelung getroffen. In der TWJA. werden die britischen Gerichte für zuständig zur Strafverfolgung aller der Delikte erklärt, die in den britischen Küstengewässern begangen werden, gleichgültig, ob von In- oder Ausländern auf englischen oder ausländischen Schiffen. Voraussetzung der Verfolgung ist aber die Genehmigung eines der Staatssekretäre bezw. in den Dominions die eines Gouverneurs [65]).

Der wichtigste Fall, in dem eine Jurisdiktionsausübung durch den Uferstaat möglich ist, ist wohl der, daß Schiffskollisionen in Küstengewässern mit ihren Begleitumständen wie Sachbeschädigung, Körperverletzung usw. zu beurteilen sind. Eine solche Kollision gab in England den Anlaß zum Erlaß der TWJA., weil man anläßlich dieses Falles eine Lücke zwischen dem nationalen englischen Recht und dem Völkerrecht feststellen mußte. Am 1. Februar 1936 fand offenbar in den englischen Küstengewässern eine Kollision zwischen dem ital. Dampfer „Feodora“ und dem russ. Dampfer „Prawda“ statt. Die zuständigen englischen Behörden beschlagnahmten die beiden Schiffe zunächst einmal bis zur Klärung der Schuldfrage, ein Beweis dafür, daß in England die TWJA. in der Gegenwart noch angewendet wird [66]).

Die Zuständigkeit deutscher Gerichte bei Schiffskollisionen in deutschen Küstengewässern ist in § 2 II a des Gesetzes betr. die

---

[63]) Harburger, S. 119.

[64]) Tafel, S. 148, Perels, S. 61, Bonfils, S. 340, Martens, S. 238, 379.

[65]) Perels, S. 70 ff.

[66]) Bremer Nachrichten v. 3. 2. 1936.

Untersuchung von Seeunfällen v. 27. Juli 1877 geregelt[67]). Die zivilrechtlichen Folgen einer Kollision in den deutschen Küstengewässern werden dann natürlich ebenfalls nach deutschem Recht beurteilt[68]). § 7 des Gesetzes gegen den Verrat militärischer Geheimnisse vom 3. Juni 1914[69]) nennt die deutschen „Hoheitsgewässer" mit als Tatort für die im Gesetz aufgezählten strafrechtlichen Handlungen.

Wir haben also eine besondere gesetzliche Regelung für die Fälle, in denen die Ausübung der deutschen Gerichtshoheit in den deutschen Küstengewässern einmal praktisch werden kann. In allen den Fällen, in denen z. B. durch Art. 8 und 9 des Haager Abkommenentwurfes die Jurisdiktionsausübung des Uferstaates beschränkt werden soll, wird diese tatsächlich nur äußerst selten praktisch werden, da den Uferstaaten die rechtlich relevanten Sachverhalte meistens unbekannt bleiben werden.

Bei dieser Beschränkung der Jurisdiktionsausübung, wie wir sie ja aus dem eben genannten Grunde tatsächlich haben, ist es nicht gerechtfertigt, einen Unterschied zu machen zwischen den Schiffen, die die Küstengewässer nur passieren und denen, die in ihnen Aufenthalt nehmen.

Der Uferstaat erläßt für seine Küstengewässer besondere Verwaltungsgesetze, entsprechend den geographischen Gegebenheiten dieses Teiles seines Staatsgebietes. Die Befugnis hierzu wird ihm auch von den Schriftstellern zuerkannt, die die Küstengewässer als nicht zum Staatsgebiet des Uferstaates gehörig ansehen, und die deshalb dem Uferstaat auch keine grundsätzlich unbeschränkte Gerichtshoheit zugestehen wollen[70]). Der Uferstaat hat das Recht, Verkehrsregeln für die Küstengewässer aufzustellen[71]), da sich internationale Ausweichregeln usw. herausgebildet haben, tut der Uferstaat schon im eigenen Interesse gut daran, diese zu Grundlagen seiner speziellen Regelung zu machen, wie es ja tatsächlich auch geschieht.

Es steht dem Uferstaat frei, in seinen Küstengewässern bei bestimmten Voraussetzungen ein bestimmtes Verhalten zu verlangen, z. B. das Zeichen der Quarantäneflagge von den Schiffen, die von bestimmten, seucheverdächtigen Häfen kommen. Im eigenen Interesse, mit Rücksicht auf ihre eigene Schiffahrt schränken die meisten Staaten die Verwaltungsmaßnahmen auf das unbedingt notwendige Maß ein. Völkerrechtsnormen, die zu einer solchen Einschränkung zwingen, gibt es nicht. Es scheint aber sehr fraglich, ob dem Uferstaat durch das Völkerrecht eine unter-

---

[67]) RGBl. 1877, S. 549.
[68]) RGZ. 21/137.
[69]) RGBl. 1914, S. 197.
[70]) Schücking nimmt zwar Gebietshoheit an (Recht des Küstenmeeres, S. 19), aber nur eine beschränkte Gerichtshoheit (S. 42 ff.) anerkennt jedoch die Verwaltungsbefugnis (S. 35); vgl. auch Attlmayr, S. 40, 73.

schiedliche Behandlung von Schiffen der eigenen Flagge und solchen fremder Flaggen gestattet ist. In einem Abkommen über die Rechtsordnung der Seehäfen [72]), das von zahlreichen interessierten Staaten ratifiziert worden ist, wird der Grundsatz der Gleichberechtigung der Schiffe aller Flaggen der Vertragschließenden im Wege der Vereinbarung festgelegt bezw. gesichert (Art. 2). Jede Gleichberechtigung wird ausdrücklich nur auf „Seehäfen" beschränkt (Art. 1), das scheint mir ein Beweis, daß es die Gleichberechtigung sichernde Völkerrechtsnorm für Eigengewässer jedenfalls nicht gibt.

Es ist jedem Uferstaat überlassen, inwieweit er durch Maßnahmen, z. B. Durchsuchungen, seine Zollhoheit in den Küstengewässern wahren will. Aber auch hier besteht das Bestreben der Staaten, im Interesse ihrer eigenen Schiffahrt durch solche Maßnahmen die Schiffahrt nicht mehr wie nötig zu behindern.

Werden die Rechtsnormen eines Uferstaates verletzt, dann steht diesem nach fast einhelliger Ansicht das Recht der Verfolgung auch auf die offene See hinaus zu. Dieses Verfolgungsrecht des Uferstaates fand seinen Niederschlag in Art. 11 des Haager Entwurfes, war aber an die Voraussetzung gebunden, daß die Verfolgung bereits in den Küstengewässern aufgenommen sein mußte.

Kriegsschiffe, die ja eine Realexterritorialität genießen, unterliegen damit in den Küstengewässern der Gerichtshoheit ihres Flaggenstaates und nicht der des Uferstaates. Verwaltungsvorschriften, Verkehrsregeln, Vorschriften über das Zeigen der Nationalflagge usw. müssen aber von ihnen beachtet werden. Die Art. 8 und 9 des Haager Entwurfes sollten deshalb auch auf nicht dem Erwerb dienende Staatsschiffe (in erster Linie also Kriegsschiffe) keine Anwendung finden (Art. 10).

3. Sicherheitsmaßnahmen des Uferstaates.

Der Uferstaat trifft im Interesse seiner eigenen Schiffahrt Sicherheitsmaßnahmen, durch Leuchttürme, Tonnen usw. zur Sicherung der Seewege in seinen Küsten- und Eigengewässern, durch Einrichtung und Unterhaltung von Stationen zur Rettung Schiffbrüchiger. Hat ein Uferstaat nur eine sehr geringe eigene Schiffahrt, dann genügen unter Umständen weniger dieser Einrichtungen und Maßnahmen als im Interesse der Gesamtschiffahrt wünschenswert wäre. Fraglich ist nun, ob für den Uferstaat ein völkerrechtlicher Zwang zur Schaffung solcher Einrichtungen über seinen eigenen Bedarf hinaus besteht, und ob er zur Deckung der Unkosten Abgaben erheben darf. Auf Grund eines internationalen Vertrages vom 31. 5. 1865, der auch die Kosten verteilte, wurde auf

---

[71]) Vgl. z. B. Seestraßenordnung v. 5. II. 1906, RGBl. 1906, S. 120.
[72]) RGBl. II, 1928, S. 22, 497.

Kap Spartel in Marokko ein für die Schiffahrt wichtiger Leuchtturm errichtet, hier hat der Uferstaat die Kosten also nicht getragen. An der chinesischen Küste dagegen liegt das Seezeichenwesen auf Grund vertraglicher Vereinbarung in den Händen einer europäischen Kommission, die den Seezoll verwaltet [73]). Hier hat letzten Endes der Uferstaat selbst die Kosten zu tragen für Sicherungsmaßnahmen, deren Umfang eine ausländische Kommission bestimmt. Im Art. 7 des Haager Entwurfs wurde festgelegt, daß Abgaben von passierenden Schiffen nicht erhoben werden dürften, es sei denn als Entgelt für besondere Leistungen. Im Vertrag über die Ablösung der Sundzölle, der am 11. März 1857 zwischen Dänemark und zahlreichen europäischen Staaten und am 11. April 1857 zwischen Dänemark und den Vereinigten Staaten abgeschlossen wurde, wurden die von Dänemark erhobenen Abgaben durch eine einmalige Zahlung der Vertragsgegner abgelöst [74]). Dänemark übernahm die Verpflichtung, Seezeichen, Leuchtfeuer usw. zu unterhalten. Zurückzuführen sind diese beiden Verträge auf einen Vorstoß der Vereinigten Staaten, deren Präsident Pierc [75]) 1855 erklärte, daß die Erhebung der Sundzölle widerrechtlich sei. Die beiden Verträge besagen nicht, ob prinzipiell ein Recht zur Abgabenerhebung anerkannt oder abgelehnt wurde. Auch die Tatsache, daß eine Abschlagszahlung an Dänemark geleistet wurde, besagt nichts.

Wie mir von einigen Seeleuten zuverlässig mitgeteilt wurde, erhebt England Abgaben von den Schiffen, die einen bestimmten Leuchtturm auf den Bermudainseln passieren, sobald die Schiffe einen englischen Hafen anlaufen, da offenbar niemand freiwillig diese Beträge bezahlt.

In welcher Weise der Uferstaat Maßnahmen zur Rettung Schiffbrüchiger und in Seenot befindlicher Schiffe unternimmt, bleibt ihm überlassen. Deutschland hat diese Frage zum Teil durch die Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 [76]) geregelt. Daß überhaupt etwas unternommen wird, um Menschenleben und Güter zu retten und nicht unnütz zu gefährden, entspricht nur den primitivsten Gesetzen der Menschlichkeit.

4. Durchfahrtsrecht.

Bei der Beratung der TWJA. im englischen Parlament erklärte der Lordkanzler [77]) u. a., daß das Durchfahrtsrecht durch die englischen Küstengewässer (auch innerhalb des englischen Kanals) nur eine Konzession der englischen Regierung sei. Der Lordkanzler vertrat also den Standpunkt, daß es vom Belieben der

---

[73]) Vanselow, Völkerrecht, S. 111.
[74]) Perels, S. 31 ff.
[75]) Perels, S. 31, Anm. 2.
[76]) RGBl. 1874, S. 73.

englischen Regierung abhinge, ausländischen Handelsschiffen die Passage durch die englischen Küstengewässer zu versagen oder zu gestatten, auch wenn es sich um Küstengewässer handelte, die als Zufahrtsstraßen zum Ozean eine unabschätzbare Bedeutung für den gesamten Schiffsverkehr hätten. Es ist selbstverständlich, daß die durch den englischen Lordkanzler vertretene Auffassung nicht ohne Widerspruch blieb [78]).

In den Verträgen über die Ablösung der Sundzölle wurde Dänemark die Verpflichtung zur Offenhaltung der Seewege zwischen Nord- und Ostsee auferlegt, aber hierdurch wurde weder die derzeitige englische Auffassung grundsätzlich anerkannt, daß nämlich die Benutzung der Küstengewässer zur Passage auf einer Konzession des Uferstaates beruhe, noch die gegenteilige Anschauung, daß ein durch das Völkerrecht garantiertes Durchfahrtsrecht bestehe. Tatsächlich hat kein Staat in der Neuzeit Handelsschiffen anderer Flaggen die Durchfahrt durch seine Küstengewässer untersagt. Die englische Auffassung ist inzwischen auch schon revidiert worden. Das kommt sehr deutlich zum Ausdruck im Schlußbericht des von England während des Weltkrieges eingesetzten Ausschusses über Schiffahrts- und Schiffbaupolitik nach dem Kriege, wo es u. a. heißt: „Das Recht des Durchgangsverkehrs ist das Recht, welches Schiffen aller Flaggen zur Durchfahrt durch Wasserstraßen in dem Gebete irgendeines Landes von einer See nach einer andern See — gegeben werden sollte“ [79]). Heute ist die Stellung von Theorie und Praxis zu dieser Frage so gut wie einheitlich. „In der Völkerrechtsliteratur und der Praxis der Staaten ist unbestritten der Grundsatz des Rechts der friedlichen Durchfahrt fremder Schiffe durch die Küstengewässer als Ausfluß des allgemeinen Prinzips der Freiheit der Meere anerkannt“ [80]).

In Art. 4 des Haager Abkommenentwurfes wurde das Durchfahrtsrecht für Handelsschiffe festgelegt, es heißt da: «L'Etat riverain ne peut entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale. — Les navires sous-marins ont l'obligation de passer en surface.» Anlaß zu dieser letzten Bedingung mögen die deutschen Handels-U-Boote während des Weltkriegs gegeben haben. Art. 6 verpflichtet die von diesem Durchfahrtsrecht Gebrauch machenden Schiffe zur Unterwerfung unter die uferstaatlichen Gesetze, Verordnungen usw., die den Verkehr regeln, die die Reichtümer der Küstengewässer schützen sollen, und die sich auf Fischerei und Jagd beziehen. Art. 314 des Versailler Vertrages gibt den Angehörigen der Alliierten und Assoziierten Mächte das Recht, die deutschen Hoheitsgewässer zu überfliegen.

---

[77]) Perels, S. 71.
[78]) Vgl. z. B. Attlmayr, S. 73.
[79]) Harms, S. 68.
[80]) Kollhoff, S. 6.

Die deutsche Regierung ging in ihrer Stellungnahme zur Haager Kodifikationskonferenz auch von einer Anerkennung eines Durchfahrtsrechtes aus. (Vgl. S. 38). Durch dieses Durchfahrtsrecht darf die Sicherheit des Uferstaates aber nicht gefährdet werden. Das Recht auf Selbsterhaltung ist auch eines der ursprünglichsten Rechte der Staaten. Es wäre deshalb auch nichts einzuwenden gegen eine Beschränkung des Durchfahrtsrechtes, wie wir sie in dem ital. Gesetz betr. den Aufenthalt von Handelsschiffen an der ital. Küste aus dem Jahre 1912 finden. Es heißt da in Art. 1: „Die Durchfahrt und der Aufenthalt der italienischen wie der fremdländischen Handelsschiffe kann zu jederzeit und an jedem bestimmten an der Küste oder davon entfernt in den dem italienischen Staate zugehörigen Meeresteilen gelegenen Orte verboten werden, sowie dieses im Interesse der Landesverteidigung nötig ist. Unter den „dem Staate zugehörigen Meeresteilen" wird im Sinne des Gesetzes eine 10 Seemeilen breite Meereszone an der Küste verstanden —" [81]).

Es ist dabei aber nicht zu übersehen, daß Begriffe wie „Sicherheit des Staates" ja sehr problematisch sind, wie uns gerade in der Gegenwart oft genug gezeigt worden ist. Wird dem Uferstaate einmal grundsätzlich das Recht zugestanden, das Durchfahrtsrecht soweit zu beschränken, wie es im Interesse der Landesverteidigung und Sicherheit nötig ist, dann könnte, theoretisch jedenfalls, das Durchfahrtsrecht in vielen Fällen illusorisch werden.

Dieses Durchfahrtsrecht bedeutet vielleicht die stärkste Einschränkung der Souveränität des Uferstaates über seine Küstengewässer. Es ist für Wilhelmi z. B. das Hauptargument für seine Theorie, daß die Küstengewässer auch juristisch Teil des freien Meeres seien [82]), also nicht mit zum Gebiet des Uferstaates gehörten. M. E. reicht diese gewiß sehr weitgehende Beschränkung der uferstaatlichen Souveränität nicht aus, diese nun überhaupt zu leugnen, und dem Uferstaat, statt grundsätzlich allumfassende Rechte nur bestimmte, engumgrenzte zuzugestehen. Denn der notwendige Ausgleich für diese Beschränkung ist ja das Durchfahrtsrecht, was jeder Uferstaat seinerseits in den Küstengewässern anderer Uferstaaten hat. Angesichts der Beschränkungen, die Deutschland durch das Versailler Diktat auferlegt wurden, könnte man dann auch ebensogut die These vertreten, Deutschland sei kein souveräner Staat mehr gewesen. Man wird Niemeyer zustimmen müssen, wenn er darauf hinweist, daß nicht Schiffe oder Einzelpersonen dieses Durchfahrtsrecht haben, sondern die Schiffahrtsstaaten, die es eben durch ihre Staatsangehörigen ausüben lassen [83]).

---

[81]) Gazetta Ufficiala v. 27. Juni 1912.
[82]) Wilhelmi, S. 34.
[83]) Niemeyer, S. 11.

Unter den Schriftstellern, die dem Uferstaat die Souveränität über die Küstengewässer zugestehen, herrscht Streit darüber, wie nun dieses Durchfahrtsrecht zu konstruieren sei. Für diejenigen, die die Souveränität des Uferstaates leugnen, gibt es ja kein „Durchfahrtsrecht", sie kennen dieses Problem also nicht. Der Streit geht um die Frage, ob dieses Durchfahrtsrecht eine völkerrechtliche Servitut sei oder nicht. Es handelt sich hier um einen Konstruktionsstreit, der hier, wie meistens, keine praktische Bedeutung hat. Es soll hier nicht auf die Frage eingegangen werden, ob es überhaupt völkerrechtliche Servituten gibt oder nicht. Eines darf bei dieser Frage nicht übersehen werden: die historische Entwicklung. Wenn Perels[84]) ausführt, daß das Passagerecht nicht auf einer Konzession des Uferstaates beruhe, sondern auf dem Prinzip der Freiheit der Meere, so wird er m. E. damit der historischen Entwicklung nicht gerecht. Genau wie das Meer durch die immer größer werdenden Ansprüche der maritimen Staaten unfrei wurde, so wurde es auch wieder frei durch Verzicht auf diese Ansprüche, so entstand das Durchfahrtsrecht dadurch, daß die Uferstaaten sich gegenseitig, zum allgemeinen Nutzen dieses Recht zugestanden. In Anbetracht dieser Entwicklung wird man wohl auch keine Bedenken haben können, von einer Souveränität des Uferstaates trotz der Beschränkung durch das Durchfahrtsrecht zu sprechen. Diese Entwicklung würde noch nicht gegen die Annahme einer Servitut sprechen, viel eher dagegen folgende Erwägung: Der Begriff der Servitut entstammt dem Privatrecht. Übernimmt man ihn schon einmal in das Gebiet des öffentlichen Rechts, des Völkerrechts, dann dürfen ihm die wesentlichen Kriterien nicht genommen werden. Mit dem Begriff der Servitut ist aber verknüpft die Figur des Begünstigten, des Berechtigten. Wer soll nun der aus dieser völkerrechtlichen Servitut (Durchfahrtsrecht) Berechtigte sein? Jeder einzelne Staat, den es auf Erden gibt oder die Gemeinschaft aller Kulturvölker? Wer sich für die Annahme einer Servitut entscheidet, muß also auch einen Berechtigten anerkennen. —

Es ist dies ein Streit um Worte, ebenso auch, wenn Niemeyer festgestellt haben will, daß das Völkerrecht dieses Durchfahrtsrecht nicht als ein „Recht" schütze, sondern in der Art, daß es dem Uferstaat verbiete, seinerseits die Durchfahrt zu untersagen[85]). Leider verzichtet Niemeyer darauf, diese These durch Beispiele aus der staatlichen Praxis zu belegen. Völkerrecht wird nicht durch übereinstimmende Meinungen der Schriftsteller geschaffen, sondern ausschließlich durch die staatliche Praxis. —

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß über die wichtigsten Meerengen Abkommen geschlossen sind, sodaß sich eine einheitliche freie staatliche Praxis hier nicht bilden konnte.

[84]) Perels, S. 71.
[85]) Niemeyer, S. 10.

Einzelne Fragen, die hier oder dort akut werden, können also nicht allgemeingültig entschieden werden.

1907 tagte auf Einladung der holländischen Regierung eine Konferenz im Haag, auf der Holland den Antrag stellte, zu beschließen, daß Meere verbindende Meerengen niemals völlig gesperrt werden dürften. Dieser Antrag fand den Widerspruch Japans. Im übrigen verlief auch diese Konferenz ohne Ergebnis [86]). Dänemark ist auf Grund der Verträge über die Ablösung der Sundzölle u. a. verpflichtet, den großen und den kleinen Belt der Handelsschiffahrt zur Durchfahrt offen zu halten, wenn wir uns einmal auf das absolut Unstreitige beschränken wollen. Nun hat Dänemark bekanntlich über den kleinen Belt eine Brücke gebaut, die, wie sich bereits gezeigt hat, zu niedrig ist, um allen Schiffen eine Durchfahrt zu ermöglichen [87]). Einige Schiffe müssen also, wenn sie auf die Durchfahrt durch den kleinen Belt nicht verzichten wollen, ihre Mastspitzen kappen. Sicherlich wird es keinem Staat durch das Völkerrecht verwehrt, seine Küsten- oder Eigengewässer mit Brücken zu überspannen. Wenn die Verhältnisse nun so liegen, daß den Interessen des Uferstaates eine Brücke von bestimmter Höhe genügt, eine Brücke von solchen Ausmaßen aber, die den Ansprüchen der Gesamtschiffahrt entspricht, so bedeutende Mehrkosten verursacht, daß der Uferstaat finanziell zu einem solchen Bau nicht in der Lage ist, dann ist die Frage, ob der Uferstaat entweder auf den Bau verzichten muß oder durch den Bau der kleineren Brücke einem Teile der Gesamtschiffahrt die Passage unmöglich machen kann. M. E. wird man diese Frage nicht in abstracto entscheiden können, sondern wird einen den Interessen aller entsprechenden billigen Ausgleich suchen müssen, z. B. unter Heranziehung der interessierten Staaten zu den Mehrkosten.

Wenn man ein Durchfahrtsrecht für Handelsschiffe anerkennen muß, so scheint mir ein solches für Kriegsschiffe nicht ganz unzweifelhaft. In Art. 12 des Haager Entwurfes wurden hinsichtlich des Durchfahrtsrechts Kriegsschiffe den Handelsschiffen gleichgestellt. Diese Vorschrift wurde aber als «règle générale» bezeichnet, d. h. es wurde den Uferstaaten die Möglichkeit gegeben, von dieser Vorschrift abzuweichen. Der Entwurf schweigt, ob irgendwelche Voraussetzungen vorliegen müssen oder ob es ganz in das Belieben des Uferstaates gestellt ist, ob er sich an diese «règle générale» halten will oder nicht. Man hatte sich letzten Endes also auf eine nichtssagende Formel geeinigt. Bei Verstößen gegen uferstaatliche Normen sollten die Lokalbehörden gemäß Art. 13 das Recht haben, die sofortige Entfernung der betreffenden Kriegsschiffe aus den Küstengewässern zu verlangen.

---

[86]) Vanselow, Völkerrecht, S. 116.

[87]) Vgl. Brüel, Die Brücke über den kleinen Belt und das Völkerrecht, S. 329 ff.

Es wurde bereits hinsichtlich des Durchfahrtsrechtes der Handelsschiffe betont, daß die Sicherheit des Uferstaates nicht gefährdet werden dürfe; das trifft natürlich noch mehr bei einem Durchfahrts- und Aufenthaltsrecht für Kriegsschiffe zu. Man wird die Sicherheit des Uferstaates als gefährdet ansehen müssen, wenn sich in Zeiten starker diplomatischer Spannungen die Flotte oder Teile derselben eines etwaigen Gegners in den Küstengewässern eines Staates aufhalten, um vielleicht durch ihre Anwesenheit diplomatische Noten ihrer Regierung wirkungsvoll zu unterstreichen. Bei Konflikten, die möglicherweise zu Kriegen führen können, verlangt es das Selbsterhaltungsrecht eines Uferstaates, daß er das Recht hat, Kriegsschiffe aus seinen Küstengewässern zu verbannen, die in nächster Zeit vielleicht schon Kampfhandlungen gegen ihn aufnehmen.

Holland hat während des Weltkrieges den Kriegsschiffen aller Kriegführenden den Aufenthalt und die Durchfahrt durch seine Küstengewässer untersagt, bei Übertretungen mit der Internierung der betreffenden Kriegsschiffe geantwortet [88]). Es hat diese Stellung trotz der Proteste der kriegführenden Parteien bis zum Schluß des Krieges eingenommen, und hat damit wohl den Beweis geliefert, daß es in Kriegszeiten für die Kriegsschiffe der Kriegführenden kein völkerrechtlich gesichertes Recht auf freie Durchfahrt durch die Küstengewässer eines neutralen Uferstaates gibt.

1850, während des Krieges gegen Dänemark, hatte Lübeck, um seine Neutralität zu wahren, auch schon seine Küstengewässer Kriegsschiffen aller Kriegführenden verschlossen.

Eine etwas seltsame Anschauung vertritt Brüel [89]), wenn er behauptet, gegenüber den Schiffen, die eine Völkerbundsexekution durchführten, dürften weder Küsten- noch Eigengewässer gesperrt werden.

Die Frage des Durchfahrtsrechtes von Kriegsschiffen der Kriegführenden durch neutrale Küstengewässer wird man zwar nicht analog der Frage des Durchmarschrechtes zu Lande behandeln können, aber diese beiden Fragen entgegengesetzt zu beantworten, dazu besteht kein Anlaß.

5. Neutralitätsrechte.

Staaten, die sich in Kriegen neutral verhalten wollen, dürfen innerhalb ihres Staatsgebietes keine Kampfhandlungen seitens der Kriegführenden dulden, wenn sie nicht Gefahr laufen wollen, nun ebenfalls als Kriegführende behandelt zu werden. Da die Küstengewässer mit zum Staatsgebiet des Uferstaates gehören, dürfen in ihnen Kampfhandlungen nicht vorgenommen werden, wenn der

---

[88]) Eysinga, S. 623.
[89]) Brüel, a. a. O., S. 330.

Uferstaat neutral ist. Als Kampfhandlung ist auch das Aufbringen von Prisen anzusehen. Während des Weltkrieges wurde, meistens jedenfalls, die Neutralität eine 3 Seemeilen breiten Küstengewässerzone neutraler Uferstaaten gewahrt.

Während des deutsch-französischen Krieges 1870—71 wurde die deutsche Bark „Frey" durch ein französisches Kriegsschiff in den englischen Küstengewässern in Sicht des Leuchtturms von Dungeness als Prise aufgebracht, ohne daß England hiergegen einschritt. Damit war nicht nur durch Frankreich die englische Neutralität verletzt, sondern England hatte seine Pflicht als neutraler Staat ebenfalls verletzt. Das französische Prisengericht erklärte in seinem Urteil vom 16. I. 1871 die Prise als «légale» [90]). Dabei hatte 1851 der Präsident der französischen Republik, als Schiedsrichter angerufen, erklärt, daß selbst die bewaffnete Verteidigung innerhalb der Küstengewässer eine Verletzung der Neutralität des Uferstaates darstelle [91]). Man sieht also, daß die Urteile der Prisengerichte nicht selten stark von Nützlichkeitserwägungen beeinflußt sind und daher nur sehr vorsichtig als Völkerrechtsquellen zu werten sind.

Die „Foreign Enlistment Act" von 1870 gibt in Großbritannien den Eigentümern solcher zu Unrecht aufgebrachten Prisen die Möglichkeit, einen Entschädigungsanspruch durchzusetzen [92]).

Entsprechend dem Verbot über Prisenaufbringung in neutralen Küstengewässern gilt hier auch das Konterbanderecht nicht. Auch hinsichtlich dieser Völkerrechtsnorm gibt es Beispiele für Übertretungen, so z. B. durch Rußland gegenüber deutschen Schiffen im russisch-türkischen Kriege 1877 [93]).

Das Völkerrecht überläßt den neutralen Staaten die Entscheidung, ob sie Kriegsschiffe der Kriegführenden in ihre Küstengewässer aufnehmen wollen oder nicht. Ungeklärt ist die Frage, welche Verpflichtungen der neutrale Uferstaat durch die Aufnahme von Kriegsschiffen auf sich nimmt, vor allem, inwieweit er verpflichtet ist, darauf zu achten, daß die Kriegsschiffe während ihres Aufenthaltes keine Vorbereitungen zu Kampfhandlungen treffen; es ist z. B. auch möglich, daß ein versprengtes Geschwader neutrale Küstengewässer benutzt, um sich zu neuen Kampfhandlungen zu sammeln. Tatsächlich wird der Uferstaat auch nur selten in der Lage sein, die Absichten festzustellen.

Es bleibt dem neutralen Uferstaat überlassen, durch Minen die Sperrung seiner Küstengewässer gegenüber Kriegsschiffen beider Parteien zu unterstützen. Es läßt sich in solchen Fällen

---

[90]) Schücking, Das Küstenmeer, S. 76.
[91]) Schücking, a. a. O., S. 74.
[92]) Schücking, a. a. O., S. 75.
[93]) Schücking, a. a. O., S. 77.

nicht vermeiden, daß durch solche Maßnahmen die Schiffahrt neutraler Staaten behindert wird. Durch seinen Anspruch auf Sicherheit hat der neutrale Uferstaat das Recht zu solchen Maßnahmen.

Die Küstengewässer der Kriegführenden sind unstreitig Kriegsschauplatz, auch das freie Meer darf ja den Schauplatz für Kampfhandlungen abgeben. Hier kann nun das Durchfahrtsrecht für die neutrale Schiffahrt völlig illusorisch werden, wenn die Küstengewässer durch Minensperren, Entfernung von Seezeichen, gegen plötzliche Angriffe gesichert, damit auch gesperrt sind. Schücking[94]) läßt die Frage offen, ob die kriegführenden Uferstaaten so weitgehende Rechte haben. Ich möchte sie unbedingt bejahen, und in der Praxis werden sich die kriegführenden Uferstaaten auch keinerlei Beschränkungen auferlegen, sofern sie nicht selbst ein Interesse an der neutralen Schiffahrt haben, was wohl meistens der Fall sein dürfte.

6. Küstenfrachtfahrt.

Unter den einzelnen ausschließlichen Rechten der Uferstaaten wird von fast allen Schriftstellern die Küstenfrachtfahrt (Cabotage) aufgezählt[95]). Systematisch ist dieses ausschließliche Recht hier falsch eingeordnet. Das Kriterium der Küstenfrachtfahrt, überhaupt der Küstenfahrt, ist nicht, daß sie sich innerhalb der Küstengewässer vollzieht, sondern daß sie zwischen Häfen ein und desselben Landes betrieben wird. So ist z. B. die Fahrt von New York nach San Franzisko, von Hamburg um das Skagerak etwa nach Stettin Küstenfahrt im Sinne dieser Terminologie, nicht dagegen z. B. die Fahrt von Emden oder Wilhelmshaven nach Delfzyl in Holland, obgleich hier die Fahrt ausschließlich innerhalb der deutschen und holländischen Küsten- und Eigengewässer möglich ist.

Wenn der Uferstaat die Küstenfahrt seinen Staatsangehörigen vorbehält wie z. B. Deutschland[96]) es getan hat, so handelt es sich um nichts anderes als eine gesetzliche Beschränkung der Erwerbstätigkeit durch Ausländer. Deshalb ist es für die an der Küstenfahrt interessierten Kreise auch nicht so wichtig, wie breit die Küstengewässerzone nun ist.

D. Verwaltungszone.

Um auf der Haager Kodifikationskonferenz eine Einigung über die Breiten der Küstengewässer zu erleichtern, wurde der Vorschlag gemacht, eine an die Küstengewässer anschließende

---

[94]) Schücking, a. a. O., S. 82.

[95]) Vgl. z. B. Stier-Somlo, Küstenmeer, S. 844; Perels, S. 35; Liszt, S. 103.

[96]) Gesetz betr. Die Küstenfrachtfahrt v. 22. Mai 1881, RGBl. 1881, S. 97.

Zone, eine «zone contiguë» zu schaffen, in der die Uferstaaten nur einzelne, bestimmt umgrenzte Kompetenzen haben sollten, eine ausschließliche wirtschaftliche Ausnutzung durch den Uferstaat sollte nicht gestattet sein[97]). Man dachte an Sicherheits- und quarantänepolizeiliche Befugnisse. Portugal, Dänemark und Island verlangten insbesondere die Fischereipolizei für diese Zone. So war die Gefahr nicht von der Hand zu weisen, daß, wenn einmal solch eine Zone geschaffen worden wäre, die Uferstaaten im Laufe der Zeit diese Verwaltungszone durch Ausgestaltung ihrer Rechte zu Küstengewässern gemacht haben würden. Wo wirklich ein Bedürfnis zur Schaffung einer solchen Zone vorlag, hatte man sich durch zwischenstaatliche Vereinbarungen geeinigt.

Früher haben mehrere Staaten eine solche Verwaltungszone auch ohne zwischenstaatliche Vereinbarungen beansprucht; das äußerte sich darin, daß sie über ihre eigentlichen Küstengewässer hinaus ein zollpolizeiliches Durchsuchungsrecht in Anspruch nahmen, so England z. B. auf 12 Seemeilen Entfernung[98]), Kanada auf 9 Seemeilen. Die Vereinigten Staaten beanspruchten eine Quarantänezone von 12 Seemeilen[99]). Die Vereinigten Staaten haben nach dem Weltkriege versucht, von sich aus ein zollpolizeiliches Durchsuchungsrecht für ihre Behörden über ihre Küstengewässer hinaus festzusetzen, als infolge der Prohibition eine Bekämpfung des Alkoholschmuggels nötig wurde. Sie stießen dabei insbesondere auf den Widerstand Englands[100]), sodaß nun im Wege zwischenstaatlicher Vereinbarungen den Vereinigten Staaten dieses Durchsuchungsrecht zugestanden wurde. So wird z. B. in Art. 2 des deutsch-amerikanischen Abkommens gegen den Alkoholschmuggel vom 19. 5. 1924 festgelegt, daß der deutsche Reichspräsident einer Durchsuchung von des Schmuggels verdächtigen deutschen Schiffen innerhalb einer Zone, die diese Schiffe in einer Stunde zurücklegen können, zustimmt. Das bedeutet in manchen Fällen ein Durchsuchungsrecht in einer Zone von über 20 Seemeilen Entfernung.

In einem ähnlichen Abkommen, das Deutschland und Finnland am 14. April 1926 schlossen[101]), wurde das Durchsuchungsrecht für die finnischen Behörden auf eine 12 Seemeilen breite Zone festgesetzt.

Es ist unverkennbar, daß die Tendenz besteht, den Uferstaaten Befugnisse über die Küstengewässer hinaus nur noch auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen zuzugestehen.

---

[97]) Schücking, Der Kodifikationsversuch, S. 23.
[98]) Perels, S. 25.
[99]) Wilhelmi, S. 46.
[100]) Vanselow, a. a. O., S. 111.
[101]) RGBl. II, 1926, S. 220.

Die Theorie.

Es sollte der Versuch gemacht werden, aus der Praxis der Staaten heraus die Rechtsnatur der Küstengewässer zu entwickeln.

Bartolus, Baldus und Bynkershoek sind Beispiele dafür, daß die staatliche Praxis manchmal durch die Schriftsteller entscheidend beeinflußt wurde. Es scheint mir deshalb richtig, die Stellung der neueren Schriftsteller zu diesem speziellen Rechtsgebiet heranzuziehen.

Die Arbeiten des Institut de Droit International und der International Law Association sind als auf der Grenze zwischen Theorie und staatlicher Praxis stehend zu werten. Beide Institute haben durch ihre Kodifikationen viel zur Klärung aller Fragen beigetragen, allein schon deshalb, weil ja Kodifikationen zu knappen, prägnanten Formulierungen zwingen. Insbesondere soll uns ihre Einstellung zu den grundsätzlichen Fragen nach der Rechtsnatur der Küstengewässer, dem Durchfahrtsrecht und dem Umfang der Gerichtshoheit interessieren.

A. Das Institut de Droit International.

Bei der ersten Kodifikation, die vom Institut auf seiner Tagung in Paris 1884 [1]) gemacht wurde, einigte man sich hinsichtlich der Rechtsnatur der Küstengewässer auf folgende Formulierung. Art. 1 «— L'Etat a un droit de souveraineté sur une zone de la mer qui baigne la côte — —». M. E. handelt es sich hier um eine Verlegenheitslösung, man vermied durch diesen neutralen Ausdruck «un droit» eine grundsätzliche Äußerung, ob man die Souveränität des Uferstaates über seine Küstengewässer anerkennen wollte oder nicht. Bezüglich der Breite einigte man sich auf 6 Seemeilen (Art. 2), Buchten bis zu 12 Seemeilen Öffnungsbreite sollten Eigengewässer sein, „historische Buchten" wurden anerkannt (Art. 3). Neutrale Uferstaaten sollten das Recht haben, eine Neutralitätszone bis zur Kanonenschußweite festzusetzen (Art. 4). Handelsschiffen wurde das Recht der friedlichen Durchfahrt garantiert, in den Küstengewässern von Kriegführenden nur mit gewissen nötigen Einschränkungen (Art. 5). Grundsätzlich wurde die Gerichtshoheit des Uferstaates über Personen auf Schiffen fremder Flaggen abgelehnt, nur für einzelne Fälle wurde der Uferstaat für zuständig erklärt (Art. 6). Meere verbindende Meerengen dürfen nicht gesperrt werden (Art. 10 c). Aus allem geht doch wohl hervor, daß man mehr geneigt war, die Souveränität über die Küstengewässer abzulehnen als sie anzuerkennen. 1927 hatte man sich in einem Kommissionsentwurf auf folgende Formulierung des Art. 1 geeignet: «Les Etats ont la souveraineté — —» [2]), nachdem auf den Tagungen 1911, 1912 und 1919 die

[1]) Annuaire, Bd. XIII, S. 329.
[2]) Annuaire, 32. Bd., Tome I, S. 73.

Formulierung Gegenstand von Anträgen und Verhandlungen gewesen war. Auf der Tagung 1925 [3]) wurden alle Vorschläge und Anträge über die Rechtsnatur der Küstengewässer wie folgt zusammengefaßt: «— — Dans cette limité (3 Seemeilen — d. Verf.) la souveraineté de l'Etat riverain est absolue — —. La seul exception à ce droit est une servitude réservée au droit de passage inoffensif — —». Nach erneuten Verhandlungen 1928 einigte man sich auf die Formulierung [4]) Art. 1: «Les Etats ont la souveraineté — —». Auf dieser Tagung wurde auch, entsprechend einem Antrag des Barons Nolde, den Uferstaaten die Fischereipolizei in einer besonderen Verwaltungszone zugestanden [5]).

B. Die International Law Association.

Auf ihrer Tagung in Budapest 1908 machte sich die ILA den Entwurf des IdDI aus dem Jahre 1895 zu eigen. Die Verlegenheitslösung des Art. 1 heißt nun in englischer Übersetzung: "§ 1. That the State has sovereign rights over a certain zone — —" [6]). Auf der Tagung in Wien 1926 einigte man sich auf folgende Formulierung, Art. 2: "— — to maintain its own integrity and good government, each maritime State shall exercise territorial jurisdiction at the sea within the limits hereinafter provided — —" [7]). Art 10 sichert das Recht der friedlichen Durchfahrt, Art. 11 beschränkt die Jurisdiktionsausübung über auf ausländischen Schiffen sich aufhaltenden Personen. Grundsätzlich wird die Gerichtshoheit des Uferstaates anerkannt über den Meeresboden der Küstengewässer wie über diese selbst (Art. 9), anscheinend sollen ausländische Handelsschiffe eine Realexterritorialität genießen, die nur durch die in Art. 11 aufgezählten Fälle durchbrochen werden soll. Diese Fälle kehren in allen Kodifikationen wieder. Es handelt sich um Taten, die außerhalb des Schiffes "take effect", die Wirkungen hervorrufen, die irgendwie die Interessen oder die Sicherheit des Uferstaates verletzen.

Auf der Warschauer Tagung 1928 wurde eine Konvention über "Maritime Neutrality" angenommen [8]). Es heißt da in Art. 1: "Belligerents are bound to respect the sovereign rights of neutral Powers and to obstain in neutral territory or neutral waters from all acts, which might constitute on the part of the Powers permitting there a violation of their neutrality." Eine grundsätzliche Erklärung über die Rechtsnatur der Küstengewässer hat die ILA also auch immer vermieden. Der Ausdruck "sovereign rights" ist letzten

---

[3]) Annuaire, 32. Bd., S. 162.
[4]) Annuaire, 34. Bd., S. 755.
[5]) Schücking, Der Kodifikationsversuch, S. 24.
[6]) 25. Report.
[7]) 34. Report, S. 101 ff.
[8]) 35. Report, S. 302.

Endes genau dieselbe Verlegenheitslösung wie «un droit de souveraineté».

C. Einzelne Schriftsteller.

In den sich zum Teil widersprechenden Theorien kommt doch immer wieder zum Ausdruck, daß die Küstengewässer geographisch ein Teil des freien Meeres sind, was ja auch zutrifft. Auf der einen Seite gibt es gewisse Rechte des Uferstaates über seine Küstengewässer, die sich gar nicht leugnen lassen, und die auch anerkannt werden, und auf der andern Seite steht das Interesse der maritimen Staaten, steht vor allem das Durchfahrtsrecht durch fremde Küstengewässer. Der Versuch, beides in Einklang zu bringen, führt bei den einen zu dem Ergebnis, die Gebietshoheit des Uferstaates völlig abzulehnen, bei den andern dazu, sie anzuerkennen. Wieder andere glauben nur so alle Rechte zu einer einheitlichen Rechtsfigur vereinigen zu können, wenn sie eine juristisch amphibische Natur der Küstengewässer irgendwie zum Ausdruck bringen. Diese letzte Theorie wird der Einfachheit halber im folgenden als die gemischte Theorie bezeichnet werden.

1. Gegner der uferstaatlichen Gebietshoheit.

Für Stoerk scheint es offenbar nicht selbstverständlich, daß die Küsten mit zum Staatsgebiet gehören, was für die Vergangenheit ja auch zutrifft (vgl. die Verhältnisse im Altertum und im Mittelalter an der Mecklenburgischen und Pommerschen Küste). Er rechnet die Küsten der Kulturstaaten aber mit zu deren Staatsgebiet [9]). Über die Küstengewässer soll der Uferstaat Verwaltungsbefugnisse, ja geradezu eine Verwaltungspflicht haben [10]). Küstengewässer ohne jeden Verkehr seien auch juristisch ganz und gar Teil des freien Meeres, da hier das Band der Verwaltung fehlt, das die Küstengewässer an den Uferstaat bindet [11]).

Harburger lehnt die Gebietshoheit ab, sie stehe im Widerspruch zu dem „von jeher geltenden Satze, daß das Meer ebenso wie Licht und Luft dem gesamten Menschengeschlechte in der Art gemeinschaftlich ist, daß es keinem Gliede desselben freistehen kann, — sich des einen oder andern Theiles zu bemächtigen — —“ [12]). U. a. argumentiert Harburger auch damit, daß in zahlreichen Gesetzen und Verordnungen ausdrücklich die Gültigkeit auch für die Küstengewässer festgelegt sei [13]). Das erste Argument Harburgers wird durch die historische Entwicklung

---

[9]) Stoerk, Das Seegebiet, S. 411.
[10]) Stoerk, a. a. O., S. 461.
[11]) Stoerk, ebenda.
[12]) Harburger, S. 14/15.
[13]) Harburger, S. 20.

widerlegt, zum zweiten ist zu sagen, daß manchmal auch Selbstverständliches gesetzlich verankert wird.

Frenzel lehnt eine Gebietshoheit aus folgenden Gründen ab: „Das Küstenmeer ist nicht Staatsgebiet, weil keine Gebietshoheit besteht; Gebietshoheit fehlt, da die Uferrechte nicht allseitig und ausschließlich sind“ [14]). Die Staaten beanspruchen aber allseitige, allumfassende Rechte, nur verzichten sie freiwillig oder auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen zum Teil auf ihre Ausübung. Daß eine Beschränkung der Ausübung der Gerichtshoheit noch nichts gegen die Annahme einer Gebietshoheit besagt, wie Frenzel behauptet [15]), das beweist die vielfach auf Grund von Konsularverträgen beschränkte Jurisdiktionsausübung der Staaten über die Seehäfen.

Colombos behauptet: “There is no essential difference between the high seas and the territorial waters“ [16]).

Strupp läßt das Staatsgebiet nur bis Niedrigwasserlinie reichen, er beschreibt die Rechtsnatur der Küstengewässer: „Durch Zwecke begrenzte Ausnahme von der Meeresfreiheit im Sinne einer beschränkten Gebietshoheit“ [17]). Die „beschränkte Gebietshoheit“ ist letzten Endes nichts anderes als «un droit de souveraineté» des IdDI.

2. Vertreter der gemischten Theorie.

Lapradelle, der systematisch in das hier gebrauchte Schema nicht einzuordnen ist, hat eine sog. „Servitutentheorie“ aufgestellt. Das Meer ist eine res communis omnium [18]). Die Völkergemeinschaft, als juristische Person aufgefaßt, hat die Gebietshoheit [19]). Zugunsten des Uferstaates ist diese Gebietshoheit mit Servituten belastet, da er ein berechtigtes Schutzbedürfnis hat [20]). Durch dieses Schutzbedürfnis wird Zahl und Umfang der Servituten bestimmt, er anerkennt Neutralitätsrecht, Zollrevisionsrecht, Recht der Gesundheitspolizei [21]). Fischereirecht und Gerichtshoheit passen nicht in das System, sie werden daher geleugnet [22]). Der Fehler Lapradelles ist der, daß er entgegen der historischen Entwicklung die Rechte des Uferstaates als von der Völkergemeinschaft übertragen ansieht, während tatsächlich die Rechte der Völkergemeinschaft, besser die Beschränkungen des

---

[14]) Frenzel, S. 53.
[15]) Frenzel, S. 12, 13.
[16]) Colombos, S. 90.
[17]) Strupp, Theorie und Praxis des Völkerrechts, S. 41.
[18]) Lapradelle, S. 272.
[19]) Lapradelle, S. 283.
[20]) Lapradelle, S. 328.
[21]) Lapradelle, S. 342.
[22]) Lapradelle, S. 316, 326.

Uferstaates, z. B. durch das Durchfahrtsrecht, von den Uferstaaten ursprünglich selbst ausgeübt wurden.

Bluntschli läßt das freie Meer die Staatsgrenze bilden[23]), anerkennt über die Küstengewässer, Seehäfen, Buchten usw. aber nur eine beschränkte Gebietshoheit[24]). Bluntschli macht also keinen Unterschied in der Behandlung der Küstengewässer und der Eigengewässer.

Holtzendorff spricht vom Küstenmeer als von einem Übergangsgebiet mit „Pertinenzqualität" entweder zum Weltmeer oder zum Landgebiet; dabei entsteht dann die Frage, ob eine doppelte Pertinenzqualität möglich ist[25]).

Hatschek nennt das Verhältnis des Uferstaates zu seinen Küstengewässern eine „Dispersion der sich ipso iure ausdehnenden Staatsgewalt", eine Summe von uferstaatlichen Rechten mit der Schranke: Verbot der Einschränkung des Gemeingebrauchs[26]). Er spricht von einer amphibischen Natur der Küstengewässer. Die einzelnen uferstaatlichen Rechte ließen sich nicht zu der Einheit: Gebietshoheit zusammenfassen[27]). Hatschek begeht den Fehler, daß er, von der Anerkennung einzelner Rechte des Uferstaates ausgehend, zu einer Gebietshoheit nicht kommen kann, anstatt von der grundsätzlichen Frage nach der Rechtsnatur nun auf die einzelnen Rechte zu kommen.

Radnitzky spricht von einer relativen Gebietshoheit des Uferstaates[28]). Er bezeichnet das Küstenmeer als Übergangsstufe zwischen der gemeinsamen Kompetenzsphäre sämtlicher Staaten und der ausschließlichen Kompetenzsphäre des Uferstaates[29]).

Oppenheim läßt die Frage offen, ob die Küstengewässer unter der Gebietshoheit oder nur einer Polizeihoheit des Uferstaates stehen[30]).

Eine ähnliche Stellung nimmt Liszt ein, der sich für eine beschränkte Gebietshoheit entscheidet, im übrigen aber der grundsätzlichen Frage nach der Rechtsnatur nur eine geringe Bedeutung beimißt[31]).

Scholz führt aus: „Das Küstenmeer mit seinen Buchten empfängt Ausstrahlungen der Gebietshoheit, die nach der noch herrschenden Meinung zur vollen Territorialhoheit erstarken"[32]). Tatsächlich liege die Seegrenze aber am Strand. Alle Rechte jen-

---

23) Bluntschli, S. 182.
24) Bluntschli, S. 185.
25) Holtzendorff, Das Landgebiet der Staaten, S. 229.
26) Holtzendorff, a. a. O., S. 191.
27) Holtzendorff, a. a. O., S. 190.
28) Radnitzky, S. 446.
29) Radnitzky, S. 447.
30) Oppenheim, S. 579.
31) Liszt-Fleischmann, Völkerrecht, S. 144, Anm. 3.
32) Scholz, S. 159.

seits dieser Linie seien die Folge staatlicher Bedürfnisse [33]). Die Rechte des Uferstaates über Häfen, Buchten (Eigengewässer, d. Verf.) flössen aus der gleichen Quelle, sie seien hier nur zu einer fast unbeschränkten Gebietshoheit erstarkt [34]). Nicht zu erklären ist dann nur, wie infolge der modernen Verkehrsbedürfnisse die Ausübung dieser fast unbeschränkten Gebietshoheit nur auf Grund zwischenstaatlicher Vereinbarungen wieder eingeschränkt werden muß, z. B. durch Konsularverträge.

Nach Tafel sind die Küstengewässer weder hohe See noch Territorialgebiet, sondern ein Tertium, da die durch das Durchfahrtsrecht beschränkte Gebietshoheit es nicht mehr zuläßt, die Küstengewässer zum Staatsgebiet zu rechnen [35]). Der zum Durchbruch gelangte Satz von der Freiheit der Meere habe zunächs ihre Anationalisierung gebracht, im 19. Jahrhundert seien sie dann internationalisiert worden [36]).

3. Vertreter der Lehre von der uferstaatlichen Gebietshoheit.

Bonfils rechnet zum Staatsgebiet auch Eigen- und Küstengewässer [37]). „Alle Staaten erkennen die Hoheitsrechte der Uferstaaten an“ [38]).

Martens bezeichnet das Küstenmeer als im „Eigentum“ des Uferstaates stehend, als Fortsetzung des Uferlandes [39]). Er versteht unter „Eigentum“ hier aber kein Privateigentum sondern „Imperium“ [40]).

Rivier rechnet die Küstengewässer mit zum Staatsgebiet [41]), er betont aber, daß entsprechend dem gesteigerten Verkehr das Recht auf freien Verkehr wachsen müsse, wenn auch auf Kosten der Unabhängigkeit [42]). Die Grenze bilde hier der uferstaatliche Sicherheitsanspruch [43]).

Heffter erklärt nicht nur die Küstengewässer, sondern auch Eigengewässer für privateigentumsunfähig [44]), rechnet beide aber mit zum Staatsgebiet [45]).

---

[33]) Scholz, S. 160.
[34]) Scholz, S. 162.
[35]) Tafel, S. 154.
[36]) Tafel, S. 133.
[37]) Bonfils, S. 254.
[38]) Bonfils, S. 273.
[39]) Martens, Bd. I, S. 378.
[40]) Martens, Bd. I, S. 384.
[41]) Rivier, S. 133.
[42]) Rivier, S. 179.
[43]) Rivier, S. 180.
[44]) Heffter, S. 160.
[45]) Heffter, S. 165, Anm. 2.

Attlmayr begründet die Zugehörigkeit der Küstengewässer zum Staatsgebiet mit wirtschaftlichen und politischen Notwendigkeiten [46]). Mit solchen Notwendigkeiten läßt sich m. E. nur eine Okkupation rechtfertigen, aber nicht die Rechtsnatur beweisen.

Isay [47]) und Perels [48]) rechnen die Küstengewässer mit zum Staatsgebiet, ebenso Stier-Somlo, der aber darauf hinweist, daß sie geographisch ein Teil des freien Meeres seien [49]).

Brüel rechnet die Küstengewässer mit zum Staatsgebiet, propagiert aber, sie prinzipiell dem offenen Meer gleichzustellen [50]).

van Calker stellt als Forderung auf, daß das Prinzip der Gebietshoheit mit der Eintritts- und Aufenthaltsfreiheit versöhnt würde [51]).

Schücking führt aus, daß die Gebietshoheit in den Küstengewässern eine schwächere sei als im Landgebiet, dieses bezeichnet er als „Inland“ [52]).

Vanselow rechnet die Küstengewässer mit zum Staatsgebiet [53], er bezeichnet sie als Territorialgewässer. Irrigerweise verknüpft er mit der Lehre von der Gebietshoheit des Staates über die Küstengewässer (Okkupationstheorie) die Auffassung, daß das Meer eine res nullius sei; mit der Theorie, die eine Gebietshoheit ablehnt, die These, daß das Meer eine res communis sei [54]). Er verknüpft hier Richtiges und Falsches. Heute wäre eine Okkupation von Küstengewässern nur möglich, jedenfalls nicht völkerrechtswidrig, wenn das Meer eine res nullius wäre, anders dagegen, wenn es eine res communis sei.

Zum Abschluß die Stellung einiger Strafrechtler zu diesen Fragen:

Ebermayer rechnet die Küstengewässer, „das zur ausschließlichen Herrschaft des Staates gehörige Küstenmeer“ zum Zubehör des Landgebietes [55]).

Olshausen versteht unter „Inland“ einen 6 Seemeilen breiten nassen Küstensaum [56]).

Frank sieht die Küstengewässer als Erweiterung des Inlandgebietes an [57]).

---

[46]) Attlmayr, S. 40.
[47]) Isay, S. 54.
[48]) Perels, S. 16.
[49]) Stier-Somlo, Die Freiheit der Meere, S. 65.
[50]) Brüel, Über ein baltisches Meerengenabkommen, S. 88.
[51]) van Calker, S. 106.
[52]) Schücking, Das Küstenmeer, S. 19.
[53]) Vanselow, Völkerrecht, S. 7.
[54]) Vanselow, a. a. O., S. 102, Anm. 71.
[55]) Ebermayer, S. 106 zu § 3.
[56]) Olshausen, S. 162 zu § 3.
[57]) Frank, S. 38 zu § 8.

Lebenslauf.

Ich, Karl August Voigt, wurde am 15. Juni 1911 als Sohn des Schiffsoffiziers Franz Richard Voigt und seiner Ehefrau Magdalene geb. Borchers zu Bremen geboren. Ich besuchte die vier untersten Klassen einer Volksschule, absolvierte dann eine fünfklassige Mittelschule, und trat dann in die Untersekunda der deutschen Aufbauschule zu Bremen ein, wo ich im Februar 1931 auch das Abiturientenexamen ablegte. Ich wandte mich dem Studium der Rechtswissenschaft zu, studierte im Sommersemester 1931 an der Universität in München, im Wintersemester 1931/32 an der Hamburgischen Universität und im Sommersemester 1932 an der Universität in Wien. Vom Wintersemester 1932/33 ab studierte ich in Hamburg, wo ich nach einem insgesamt achtsemestrigen Studium am Hanseatischen Oberlandesgericht im Juni 1935 die erste Juristische Staatsprüfung ablegte.